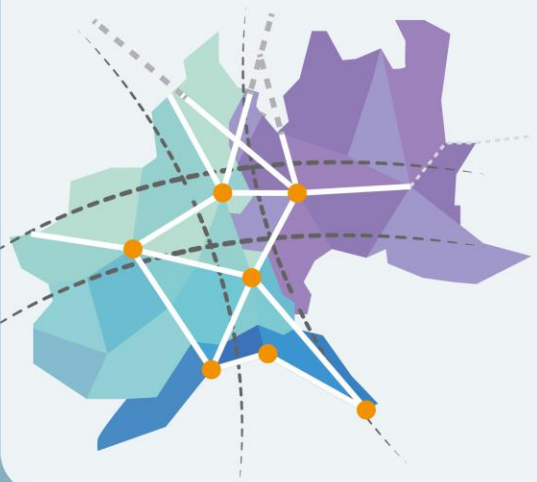


#sglno2024

STATI GENERALI
DELLA LOGISTICA
DEL NORD-OVEST

2024



Gli interventi per la "domanda" di servizi ferroviari merci a supporto dello shift modale

Relatore: **Cataldo Rosito**

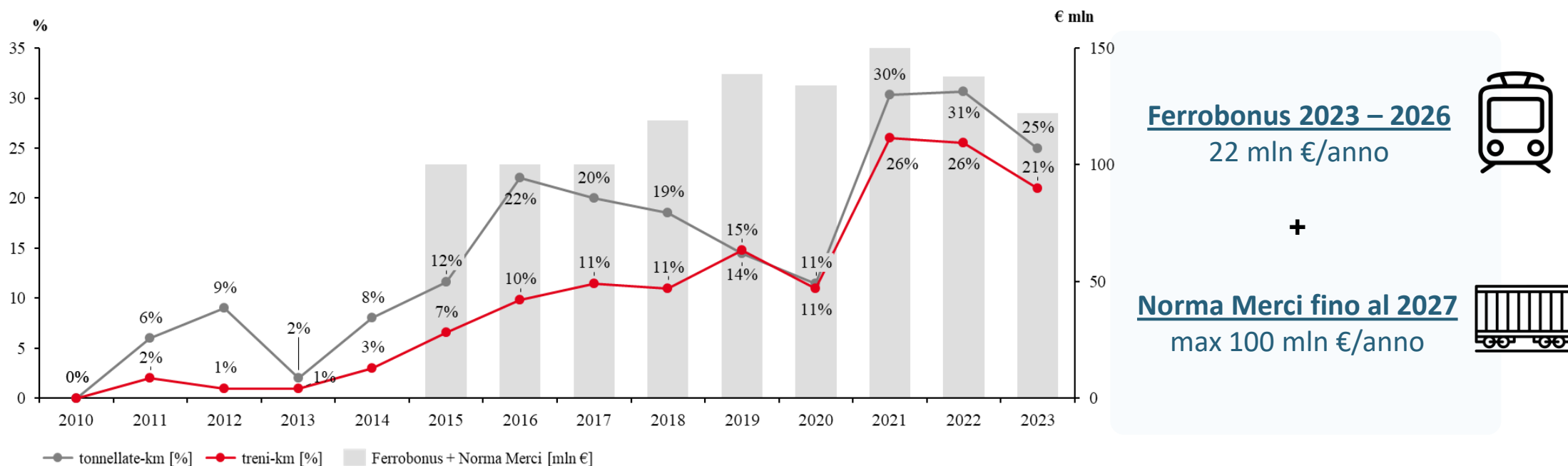
PwC | Director

Capital Projects & Economics - Transportation, Logistics & Infrastructures

Su richiesta dell'autore si specifica che il documento non deve essere pubblicato e/o reso disponibile su strumenti/piattaforme/social media con pubblico accesso diversi dal sito istituzionale di Regione Lombardia

L'importanza e l'effetto concreto dell'incentivazione per il sostegno alla crescita della domanda di trasporto ferroviario merci: le "lessons learned" dall'analisi storica dei volumi di traffico


Le **politiche di incentivazione** hanno prodotto **risultati positivi** e dato **un boost importante allo sviluppo del trasporto ferroviario merci**, pur non consentendo il recupero di quota modale dell'Italia rispetto ai paesi Euro.
All'incremento dei treni-km circolanti non ha comunque corrisposto un progressivo incremento degli incentivi a disposizione.



Le esigenze delle principali filiere produttive nell'ottica di una maggior efficienza logistica e del "modal shift" verso modalità di trasporto più sostenibili

Agroalimentare	<ul style="list-style-type: none">✓ Certezza dei tempi di resa, anche attraverso l'ausilio di strumenti tecnologici.✓ Necessità di sviluppare i terminali merci ed efficientare le relative operations.
Automotive	<ul style="list-style-type: none">✓ Sviluppo delle infrastrutture retroportuali, anche a fronte del crescente numero di veicoli e spare parts provenienti dal Far East.✓ Digitalizzazione e velocizzazione dei processi e degli adempimenti amministrativi connessi al trasporto (es. operazioni doganali).
Chimica & Farmaceutica	<ul style="list-style-type: none">✓ Potenziamento del sistema dei trasporti su rotaia attualmente caratterizzati da lead time lunghi e costi alti e con difficoltà nel garantire i requirements tecnici di settore (specie per la catena del freddo).
Meccanica e Metallurgia	<ul style="list-style-type: none">✓ Previsione di forme di incentivo a modalità di trasporto con minor impatto ambientale, con tempistiche di erogazione maggiormente contestuali allo svolgimento del trasporto.✓ Supporto alle PMI, anche per agevolarle nell'operare in ottica di sistema ed alle imprese che applicano il "franco destino", mantenendo il governo della catena logistica.

Fonte: MOVEO - Tavoli tematici "I fabbisogni logistici delle filiere produttive"




Analisi delle misure di incentivo specifiche per la "domanda" e delle relative caratteristiche

Incentivi alla domanda: non solo supporto all'utilizzo di servizi ferroviari ma anche al rilancio del patrimonio di "infrastrutture private" esistente

Un possibile **approccio per l'analisi e lo sviluppo degli incentivi a supporto della domanda** di servizi ferroviari che favoriscano la diversione modale dal "tutto gomma", può prendere in considerazione non solo **misure a supporto della "fruizione" del servizio** ma anche del **recupero dell'importante patrimonio infrastrutturale rappresentato dai raccordi e terminali privati**.

1


Incentivi allo sviluppo di nuovi servizi



Misure che supportino l'utilizzo della modalità ferroviaria per la movimentazione delle merci da parte di chi le produce e/o distribuisce, adottando una logica sempre più strutturale e specializzata per filiera.

2

Incentivi per il recupero e rilancio di "infrastrutture private"



Supporto al recupero e/o allo sviluppo dell'importante patrimonio rappresentato dalle infrastrutture di "ultimo miglio", soprattutto raccordi privati, che permettono di congiungere gli stabilimenti produttivi alla rete ferroviaria

Principali misure a supporto del modal shift con incentivazione diretta della domanda di nuovi servizi di trasporto ferroviari e intermodali (1/2)



INCENTIVO



Ferrobonus Nazionale e Regionale



CARATTERISTICHE

Incentivo che mira **all'incremento della domanda di servizi di trasporto** ferroviario delle merci in grado di **ridurre le externalità negative e le emissioni di CO²**.
I soggetti beneficiari sono individuati anche tra le **imprese utenti di servizi ferroviari**.

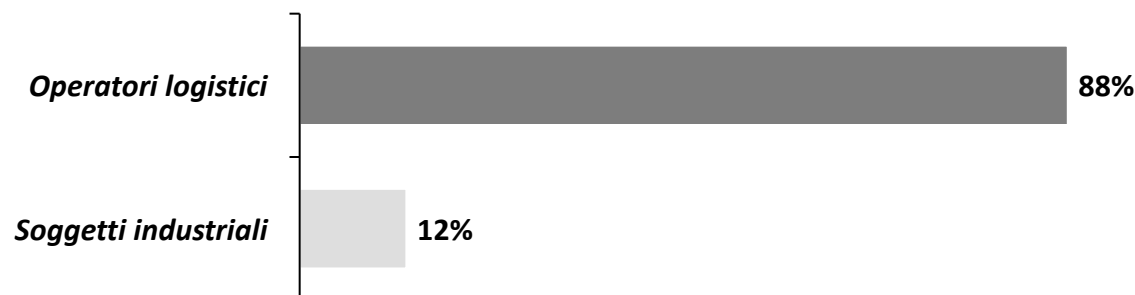


PUNTI DI ATTENZIONE

- **Complessità** nella predisposizione delle **domande di accesso ai contributi**
- **Prevalenza di accesso "indiretto"** alla **incentivazione** (50% alle imprese nel caso di MTO beneficiari) con solo **una parte minoritaria dei beneficiari** rappresentata direttamente da **soggetti industriali**



Soggetti beneficiari del Ferrobonus 2022



Principali misure a supporto del modal shift con incentivazione diretta della domanda di nuovi servizi di trasporto ferroviari e intermodali (2/2)



INCENTIVO



D.P.R. n. 340/2004

(disciplina delle agevolazioni tariffarie, in materia di servizio di trasporto ferroviario)



Marco Polo I (2003-2006) Marco Polo II (2007-2013)



CARATTERISTICHE

Misura finalizzata alla **riduzione dei costi esterni del trasporto stradale** di merce e al **riequilibrio modale** attraverso la **diminuzione dei costi di accesso** al trasporto ferroviario.

Contributi finanziari comunitari destinati a **migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci** attraverso l'**incentivazione di progettualità** specifiche per la diversione modale predisposte dai richiedenti.



PUNTI DI ATTENZIONE

- La norma **non ha assunto carattere strutturale e non è stata rifinanziata** (anche in virtù dell'entrata in esercizio dei nuovi meccanismi di incentivazione della Norma Merci e del Ferrobonus).
- Accesso limitato per i soggetti industriali** a causa degli **ingenti costi di investimento** necessari per progetti "pilota" e delle **competenze tecniche per svilupparli**.
- Lunghe tempistiche di erogazione** del contributo.

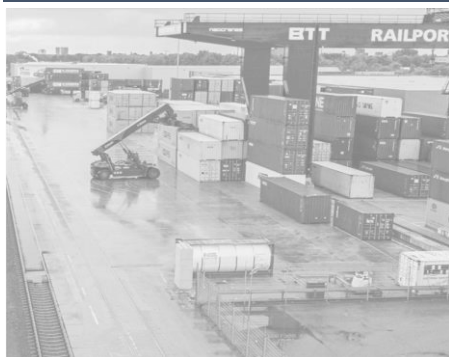
Tra le infrastrutture di "ultimo miglio", gli impianti industriali muniti di raccordi ferroviari sono un elemento interessante a favore di iniziative di "modal shift" da parte della "domanda" di trasporto

Porti raccordati



Impianti ferroviari collocati all'interno di infrastrutture portuali, raccordati con la rete ferroviaria e dotati delle attrezzature necessarie alla movimentazione dei carichi da nave a treno.

Terminali merci



Infrastrutture progettate per il trasbordo di unità di carico standardizzate (i.e. container, casse mobili, rimorchi) tra almeno due modalità di trasporto.

Interporti



Complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto.

Impianti industriali con raccordi ferroviari



Impianti con binari di raccordo, **ubicati presso stabilimenti industriali**, che **collegano direttamente le infrastrutture di carico/scarico con la rete ferroviaria nazionale**.

Vincoli e criticità

- ✓ **Requirements infrastrutturali** complessi per la sicurezza e la connessione all'IFN.
- ✓ **Limitata disponibilità di fondi** destinabili dalle imprese proprietarie per lo sviluppo di questi asset.
- ✓ **Ritorno economico non immediato** degli investimenti effettuati su tali impianti.

Principali misure adottate per lo sviluppo di infrastrutture di trasporto di proprietà di soggetti industriali privati, con stabilimenti raccordati alla rete ferroviaria nazionale



INCENTIVO



Legge n. 96/2017 Art. 47-bis comma 6

(iniziative a favore degli enti territoriali ..e misure per lo sviluppo)



Fondo complementare al PNRR per gli interventi su ultimo e penultimo miglio su infrastrutture portuali



Programma Connecting Europe Facility (CEF)



CARATTERISTICHE

Destinazione delle risorse legate agli ex "**obblighi di servizio pubblico**" nel settore del trasporto merci su ferro a investimenti per il **miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione del traffico.**


Destinazione di risorse specifiche finalizzate ad **eliminare "colli di bottiglia" e vincoli infrastrutturali dei terminali intermodali** collocati **all'interno dei porti.**

Finanziamento di specifici **progetti finalizzati allo sviluppo di sistemi di trasporto sostenibili, interoperabili, a basse emissioni ed a basso consumo energetico.**
Supporto alla **rimozione di "bottlenecks"** infrastrutturali allo **sviluppo dell'intermodalità.**



PUNTI DI ATTENZIONE

- **Mancato rifinanziamento della norma**, con la conseguenza che le relative risorse non hanno **mai assunto un carattere strutturale.**
- **Ridotto numero di progetti sinora finanziati**, a causa di **complessità e tempistiche delle procedure di accesso** ai finanziamenti
- Strumento **non destinato in modo specifico allo sviluppo di infrastrutture di ultimo miglio** e come tale non ha avuto grande impatto su di esse.



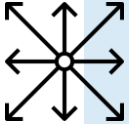


Principali ipotesi di evoluzione dell'attuale framework di incentivi alla domanda, a supporto del modal shift

Principali ipotesi di evoluzione dell'attuale framework di incentivi alla domanda, a supporto del modal shift (1/2)

Ambito di intervento	Principali azioni proposte	Potenziati benefici	Principali Beneficiari
 Approccio "strutturale" agli incentivi	<ul style="list-style-type: none"> Razionalizzazione e "stabilizzazione" degli strumenti di incentivo, rendendoli strutturali nel lungo periodo. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Garanzia, per i soggetti beneficiari, di poter contare sugli incentivi nel lungo termine. 	 Imprese "clienti"  MTO e Operatori logistici
 Approccio per filiere produttive	<ul style="list-style-type: none"> Costruzione di strumenti di incentivazione della domanda calibrati in base alle esigenze di specifiche filiere produttive. Coordinamento tra MIT ed altri Ministeri competenti per filiera nell'articolazione delle misure e nell'erogazione dei fondi. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore rispondenza alle esigenze concrete delle filiere produttive ed alle relative specificità. ✓ Maggiore "vicinanza" tra ente erogatore e beneficiari delle misure di incentivo. 	 Imprese "clienti"
 Snellimento delle procedure e dei relativi "tempi di attraversamento"	<ul style="list-style-type: none"> Semplificazione delle procedure di rendicontazione propedeutiche all'accesso all'incentivo Riduzione dei tempi di erogazione dell'incentivo, rispetto all'effettivo sostenimento del costo del trasporto 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore sostenibilità finanziaria dei servizi di trasporto alternativi a quelli stradali. ✓ Incremento della propensione dei soggetti industriali al "modal shift". ✓ Minori costi di "accesso" agli incentivi. 	 Imprese "clienti"  MTO e Operatori logistici  Imprese Ferroviarie


* Tra le "imprese clienti" rientrano tutti gli operatori economici che sono clienti finali di servizi di trasporto necessari a movimentare le merci da essi prodotte e/o distribuite.

Principali ipotesi di evoluzione dell'attuale framework di incentivi alla domanda, a supporto del modal shift

Ambito di intervento	Principali azioni proposte	Potenziali benefici	Principali beneficiari
<div>  <p>Coordinamento e gestione "diffusa" degli incentivi a livello regionale</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinamento tra le Regioni, soprattutto limitrofe, nello sviluppo ed erogazione degli incentivi. • Maggiore "sussidiarietà" nella gestione degli incentivi "nazionali", rafforzando l'interazione tra Regioni e Ministeri competenti per filiera. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Misure di incentivo maggiormente "mirate" alle realtà operative locali. ✓ Sviluppo di sinergie tra Regioni limitrofe per il potenziamento di traffici convenzionali ed intermodali "interregionali". 	<div>  Imprese "clienti"  MTO e Operatori logistici  Imprese Ferroviarie </div>
<div>  <p>Incentivazione di progetti innovativi a supporto del "modal shift"</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> • Programmi di incentivazione che premino iniziative innovative "pilota" avviate da imprese industriali • Definizione di un framework il più possibile semplice e chiaro per l'elaborazione dei progetti "eligible" per l'accesso agli incentivi 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incentivo allo sviluppo di iniziative con una "messa a terra" rapida e concreta, utilizzabili come esempio replicabile. ✓ Costruzione di un know how a livello di filiera basato su best practice innovative realmente implementate. 	<div>  Imprese "clienti"  MTO e Operatori logistici </div>

* Tra le "imprese clienti" rientrano tutti gli operatori economici che sono clienti finali di servizi di trasporto necessari a movimentare le merci da essi prodotte e/o distribuite.

Principali ipotesi di intervento per migliorare accessibilità e funzionalità di infrastrutture di ultimo miglio di proprietà di soggetti industriali "clienti" di servizi ferroviari

Ambito di intervento	Principali azioni proposte	Potenziali benefici	Principali Beneficiari
 Incentivi per il recupero e lo sviluppo di raccordi privati	<ul style="list-style-type: none"> Supporto finanziario alle imprese private proprietarie di raccordi/terminali merci in disuso o che necessitano di upgrade o manutenzioni per ritornare in esercizio. Coinvolgimento diretto del Gestore dell'Infrastruttura (RFI) nel coordinamento degli interventi (ed eventualmente come soggetto "attuatore" degli incentivi). 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Recupero di un patrimonio infrastrutturale che risulta essere decisivo per lo shift modale. ✓ "Richiamo" di soggetti industriali che hanno abbandonato il trasporto ferroviario da anni. 	 Imprese "clienti"  Gestori di Terminali
 Ferrobonus "dei terminali"	<ul style="list-style-type: none"> Incentivi diretti a sovvenzionare anche i costi delle attività "terminalistiche" (es. manovra, composizione/scomposizione, handling del carico). 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Riduzione di una componente di costo importante per chi si avvale del trasporto ferroviario. ✓ Volano per uno sviluppo ed un efficientamento generalizzato delle operations negli impianti di ultimo miglio. 	 Imprese "clienti"  MTO e Operatori logistici

* Tra le "imprese clienti" rientrano tutti gli operatori economici che sono clienti finali di servizi di trasporto necessari a movimentare le merci da essi prodotte e/o distribuite.

Grazie



Cataldo Rosito

PwC | Director

Capital Projects & Economics - Transportation, Logistics & Infrastructures

Mobile: +39 348 154 9611

Email: cataldo.rosito@pwc.com



#sglno2024



STATI GENERALI
DELLA LOGISTICA
DEL NORD-OVEST

2024

