

#sglno2024



STATI GENERALI
DELLA LOGISTICA
DEL NORD-OVEST

2024



REGIONE
PIEMONTE



Regione
Lombardia

2

INTERMODALITÀ E TRASPORTO MERCI

(a cura di Regione Lombardia)

Gli incentivi per lo shift modale

Moderatrice: **Morena Pivetti**, giornalista esperta del settore trasporti e logistica

Relatori confermati: **Francesca Cesarale** (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ufficio Intermodalità, Interporti e Interventi finanziari. Direzione Generale per il trasporto stradale e intermodalità), **Piersandro Trevisan** (Consulente in strategia ed economia dei trasporti), **Aldo Maietta** (Mercitalia, responsabile Affari Regolatori, Antitrust e Programmi di Contribuzione Pubblica Polo Logistica), **Costanza Musso** (Amministratrice Gruppo Grendi, Presidente Wista Italia), **Cataldo Rosito** (Director Capital Projects & Economics - Transportation, Logistics & Infrastructures, PwC).

La presente scheda redatta da Regione Lombardia come contributo d'ingresso alla discussione del tavolo **INTERMODALITÀ E TRASPORTO MERCI** della cabina di Regia della Logistica del Nord-Ovest vuole fornire elementi per un confronto sul miglioramento degli attuali modelli di incentivi e le implementazioni possibile a livello regionale. L'obiettivo della scheda è fornire elementi di riflessione affinché il Nord-Ovest possa ragionare su un **sistema di sostegno allo shift-modale**, sia ferroviario che marittimo e fluviale, che partendo dalle peculiarità della propria economia e dei territori di riferimento, possa essere **maggiormente efficace nel sostegno a modalità di trasporto più sostenibili**.

Il settore dei trasporti è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di CO2 in Europa, di cui il 71,7% delle quali viene prodotto dal trasporto stradale, (Agenzia Europea dell'Ambiente, 2022).

Il trasporto ferroviario emette significativamente meno CO2 per tonnellata/chilometro rispetto al trasporto su gomma. Guardando la ripartizione delle emissioni di gas serra per modalità di trasporto, **le ferrovie sono responsabili dello 0,4 %** mentre il trasporto su gomma arriva al 28,1 % di cui 11% autocarri leggeri e 27,1 % autocarri pesanti. (Agenzia Europea dell'Ambiente, 2022).

Per rispondere alle sfide dettate dalla crisi climatica, l'**Unione Europea** ha posto **specifici obiettivi** riguardanti la riduzione di emissioni di gas a effetto serra e l'incremento delle merci trasportate in modalità ferro-gomma:

- **per il 2030** ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990 e arrivare al 30% di tutte le merci trasportate con intermodalità ferro-gomma (incremento del 50% rispetto al dato del 2019);
- **per il 2050** essere il primo continente a impatto climatico 0 (ridurre del 90% le emissioni dei gas a effetto serra legate ai trasporti) e raddoppiare le merci trasportate con intermodalità ferro-gomma rispetto al 2019.

Gli obiettivi pongono significative sfide a livello trasportistico, attualmente **infatti il trasporto merci in Europa si attesta ad una media del 17,9%** con significative differenze tra paesi (Italia 12%, Germania 18%, Spagna 10% e Francia 5%).

Gli incentivi economici sono cruciali per rendere il trasporto ferroviario e fluviale competitivo rispetto al trasporto stradale, il quale risulta attualmente più economico. Senza incentivi, **il trasporto intermodale via ferrovia risulta più costoso del 56% rispetto all'opzione stradale**. I costi ferroviari includono infrastrutture, manutenzione e tariffe di accesso ai binari, mentre il trasporto su gomma è più conveniente su percorsi brevi o medi. Pertanto, politiche di sostegno economico sono necessarie per favorire il passaggio dalla strada alla ferrovia, in particolare sulle percorrenze su inferiori ai 300 km.

Gli incentivi aiutano inoltre a diminuire la congestione stradale, riducendo il numero di veicoli pesanti sulle strade. Uno studio dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE) ha evidenziato che **l'intermodalità può ridurre la congestione del traffico stradale** fino al 30% nelle aree urbane ad alta densità di traffico. Questo miglioramento non solo contiene i tempi di percorrenza, ma aumenta anche la sicurezza stradale, riducendo il numero di incidenti.

Dall'altra parte però gli incentivi per l'intermodalità sono ad oggi considerati **Aiuti di Stato**, regolati dal Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) e devono rispettare i principi della concorrenza equa e dell'efficienza economica. **Tale fattore definisce limiti per l'assegnazione degli importi e allunga le fasi burocratiche**.

Per favorire lo sviluppo dello shift modale, Il Ministero dei Trasporti ha introdotto nel 2009 il **"Ferrobonus"** fornendo specifici contributi per il trasporto ferroviario intermodale. Tra il 2017 e il 2022, sono stati erogati oltre **172 milioni di euro**; inoltre per il triennio 2024-2026, sono previsti ulteriori finanziamenti annuali di **22 milioni di euro**. Le regioni italiane, come Lombardia, Piemonte e Liguria, hanno aderito a questa iniziativa, stanziando fondi aggiuntivi per sostenere il trasporto intermodale (Lombardia circa 500.000 euro/anno).

I soggetti beneficiari sono quindi le imprese utenti di servizi ferroviari e gli MTO (questi ultimi a loro volta ribaltano parte del contributo alla clientela) che acquistano treni completi dalle imprese ferroviarie. L'incentivo viene calcolato sulla base del volume di traffico ferroviario intermodale o

trasbordato (in termini di treni*km prodotti sul territorio italiano) realizzato in un anno da ogni beneficiario.

Il Ferrobonus risulta ad oggi prevalentemente destinato a:

- **Grandi aziende logistiche:** possono trasferire una quantità significativa di merci dalla strada alla ferrovia, beneficiando così di risparmi sui costi e di un miglioramento della sostenibilità.
- **Aziende con operazioni su lunga distanza:** poiché il trasporto ferroviario può essere più competitivo in termini di costi e tempo rispetto al trasporto su strada su lunghe tratte.

In diverse regioni italiane sono stati definiti incentivi specifici a supporto delle realtà che operano sul territorio. In particolare, in **Emilia-Romagna sono stati stanziati 6,4 mln** per il periodo 2023-2025, utilizzando anche **fondi stanziati dal Ministero dell'Ambiente**, l'incentivo è su base chilometrica, fino ad un **massimo di 120 km** percorsi nella Regione e le condizioni minime sono: realizzare almeno 20 treni/anno oppure trasportare **almeno 15.000 tonnellate** all'anno rispetto al periodo di riferimento definito dal bando.

In **Friuli-Venezia Giulia**, fin dal 2004 sono presenti finanziamenti che mirano a potenziare i collegamenti ferroviari con i principali terminali logistici della Regione prevedendo la compensazione degli extra-costi riguardanti l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, **anche per le relazioni interne (da nodi logistici ad azienda produttiva), tramite un contributo a UTI o a tonnellata**. Per quanto riguarda la definizione di trasporto combinato è stabilito che la componente trasporto su strada non superi i 100 km in linea d'aria. La **Provincia Autonoma di Trento** dal 2016 promuove il trasporto merci su rotaia per ridurre traffico e impatto ambientale attraverso due tipi di aiuti. Il primo aiuto riguarda i gestori di servizi integrati riducendo le tariffe del trasporto ferro-gomma tra Trento e Borghetto all'Adige (**0,0058 euro per tonnellata/chilometro**, con un minimo di 10.000 tonnellate movimentate semestralmente) Il secondo aiuto riguarda invece gli **operatori di trasporto multimodale** supportando il trasporto combinato tra Brennersee e Trento (**massimo di 33 euro per spedizione, equivalente a 0,15 euro per km**).

A livello europeo, la **Germania** ha stanziato **1,7 miliardi di euro** per il prossimo quinquennio con un budget massimo per anno di **320 milioni di euro**, incentivando le imprese a utilizzare soluzioni di trasporto che combinano strada e ferrovia con particolare attenzione alle composizioni dei treni e alla loro gestione nel primo e ultimo miglio.

La **Francia** ha assegnato alla gestione di servizi regolari di trasporto combinato ferroviario e per vie navigabili interne un importo di **47 milioni di euro**, con un aumento del 74% rispetto al bilancio annuale di **27 milioni di EUR**, e sarà di tale entità garantita fino al 2030. Inoltre, la Francia ha investito significativamente nella modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie e nella costruzione di nuovi terminali intermodali, facilitando il trasferimento efficiente delle merci tra i diversi modi di trasporto.

Migliorare il sistema degli incentivi come il Ferrobonus potrebbe includere l'aggiustamento delle tariffe e dei criteri di eleggibilità per garantire che le **PMI e altri attori meno favoriti possano partecipare in modo più equo**.

Inoltre, è essenziale monitorare e valutare continuamente l'efficacia degli incentivi per adattarli alle esigenze mutevoli del mercato e promuovere l'intermodalità in modo più ampio e sostenibile.

Per favorire lo shift modale, una Regione può adottare diverse strategie:

- 1. Semplificazione delle procedure:** La regione può intervenire per semplificare le procedure di accesso all'incentivo, riducendo la burocrazia e i costi amministrativi. Questo renderebbe più accessibile il programma anche per le piccole e medie imprese (PMI), che spesso hanno risorse limitate per gestire complessi processi di domanda. Le Regioni potrebbero inoltre supportare in Commissione Europea l'esclusione degli incentivi per l'intermodalità dal regime degli Aiuti di Stato.
- 2. Sinergie con altri finanziamenti:** Oltre al Ferrobonus nazionale, le Regioni potrebbero introdurre incentivi aggiuntivi o complementari. La Regione potrebbe, inoltre, fare da coordinatore di diversi finanziamenti che fossero resi disponibili grazie a risorse stanziare da altri Ministeri oltre al Mit: Ambiente, Agricoltura, Imprese e Made in Italy. Tali Ministeri potrebbero essere opportunamente stimolati a intervenire a sostegno del trasporto e della logistica delle filiere produttive strategiche nazionali.
- 3. Ampliamento dei beneficiari:** L'intermodalità e il trasporto combinato non devono essere necessariamente circoscritti ai soli MTO, cioè alle imprese di logistica e trasporti. Ad esempio, potrebbero essere offerti sgravi fiscali alle aziende che investono in tecnologie e infrastrutture sostenibili per il trasporto merci, o agevolazioni specifiche per le PMI che adottano soluzioni intermodali. Si potrebbero, quindi, immaginare incentivi erogati direttamente alle imprese manifatturiere, ovvero alla merce, che sarebbe in condizione di scegliere quale modalità sostenibile adottare, compresa quella fluviale: in particolare in Lombardia, che può contare sui porti di Cremona e Mantova. Una scelta in questa direzione potrebbe aiutare le molte, troppe imprese manifatturiere che ancora vendono franco fabbrica e non si interessano della consegna dei loro prodotti - in tempi di e-commerce sempre più ultimo anello della catena del valore dell'industria - ad essere più competitive sui mercati e ad innalzare la loro cultura logistica.
- 4. Formazione e supporto tecnico:** Le Regioni possono offrire formazione e supporto tecnico per aiutare le aziende a comprendere i vantaggi dell'intermodalità e adottare pratiche migliori e più efficienti nel trasporto delle merci. Questo potrebbe includere workshop, consulenze specializzate e programmi educativi per migliorare la conoscenza e le competenze necessarie per utilizzare efficacemente i sistemi di incentivi. Le Regioni potrebbero inoltre aiutare le PMI a collaborare tra di loro, migliorando l'efficienza ed efficacia delle loro attività. Tra le diverse azioni la Regione potrebbe poi costituire un tavolo di coordinamento e confronto sull'offerta formativa tra le diverse istituzioni scolastiche, dalla formazione professionale e gli istituti superiori fino agli ITS e ai Corsi di Laurea delle Università.
- 5. Monitoraggio e valutazione:** Implementare un sistema efficace di monitoraggio e valutazione per misurare l'impatto degli incentivi regionali sul trasferimento delle merci su ferrovia. Questo permette di adattare le politiche in base ai risultati ottenuti e di migliorare continuamente l'efficacia dei programmi di incentivazione.

Implementando queste strategie, le Regioni possono sviluppare modelli di incentivi più equi ed efficaci, rivolti sia alle grandi aziende che alle PMI, per promuovere l'intermodalità merci e ridurre al contempo l'impatto ambientale e la congestione da traffico del trasporto su strada.