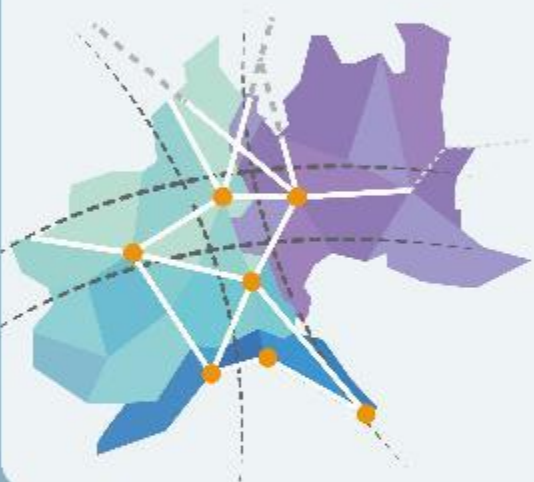


#sglno2024

STATI GENERALI  
DELLA LOGISTICA  
DEL NORD-OVEST

2024





# **Gli incentivi per lo shift modale: il ruolo delle Regioni**

**Piersandro Trevisan**  
ingegnere dei trasporti

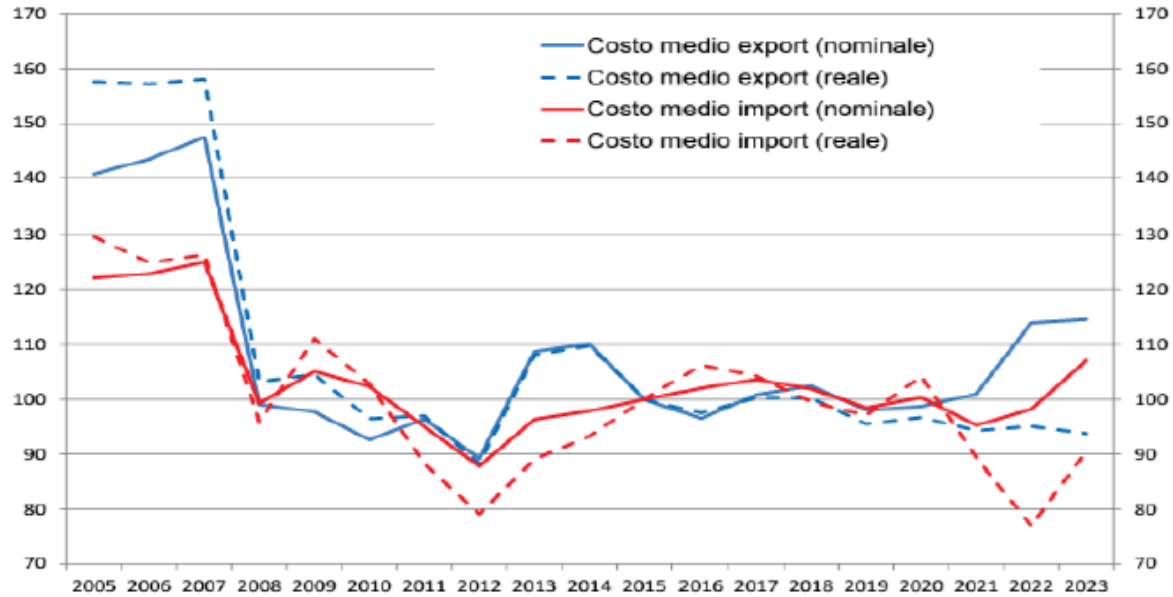
## Premessa sugli incentivi per il trasporto intermodale

- **Il trasferimento modale delle merci dalla strada alla ferrovia rientra nell'ambito delle politiche europee e nazionali di sostenibilità e decarbonizzazione**, oltre che di competitività ed efficienza del sistema della logistica e dei trasporti:
  - Il **Libro Bianco dell'UE del 2011** ha fissato gli obiettivi di trasferimento 30% del **trasporto merci oltre i 300 km** in Europa su rotaia entro il 2030 e del 50% entro il 2050
  - Il **Green Deal UE** ha fissato l'obiettivo di raddoppiare il traffico merci ferroviario al 2030 e triplicarlo entro il 2050
  - Il **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e i finanziamenti del PNRR (Missioni 2 e 3)** per il sostegno alle infrastrutture ferroviarie, i porti e il trasporto intermodale
- Con l'obiettivo di rispondere a questi obiettivi e di favorire lo spostamento delle merci dalla strada alla ferrovia, il Governo italiano ha introdotto (stabilmente dal 2018) un **incentivo per il trasporto intermodale, il «Ferrobonus»**:
  - un incentivo per le imprese del trasporto combinato e per le imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario
  - con procedure snelle (affidate a RAM) basate sulla percorrenza dei treni (a treno-km)
- Il "Ferrobonus" si è rivelato un **sostegno importante per l'intera filiera del trasporto ferroviario delle merci** e ha generato impatti positivi anche sull'utenza finale: +20% treni-km e +19% tonn-km nel periodo 2015-2022
- Per stabilizzare i risultati raggiunti (in particolare in questa delicata fase di transizione) è fondamentale:
  - **Rendere stabile nel lungo periodo questo incentivo** (almeno fino al 2030)
  - **Adeguare/aumentare l'intensità del contributo**

## La situazione del mercato intermodale

### Costi medi del trasporto ferroviario (1)

(medie ponderate per flusso dei trasporti container e bulk, indici dei costi misurati in euro/ton, 2015=100)



(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali per l'indice dei prezzi alla produzione dei manufatti, rispettivamente venduti sui mercati esteri e importati (fonte Istat).

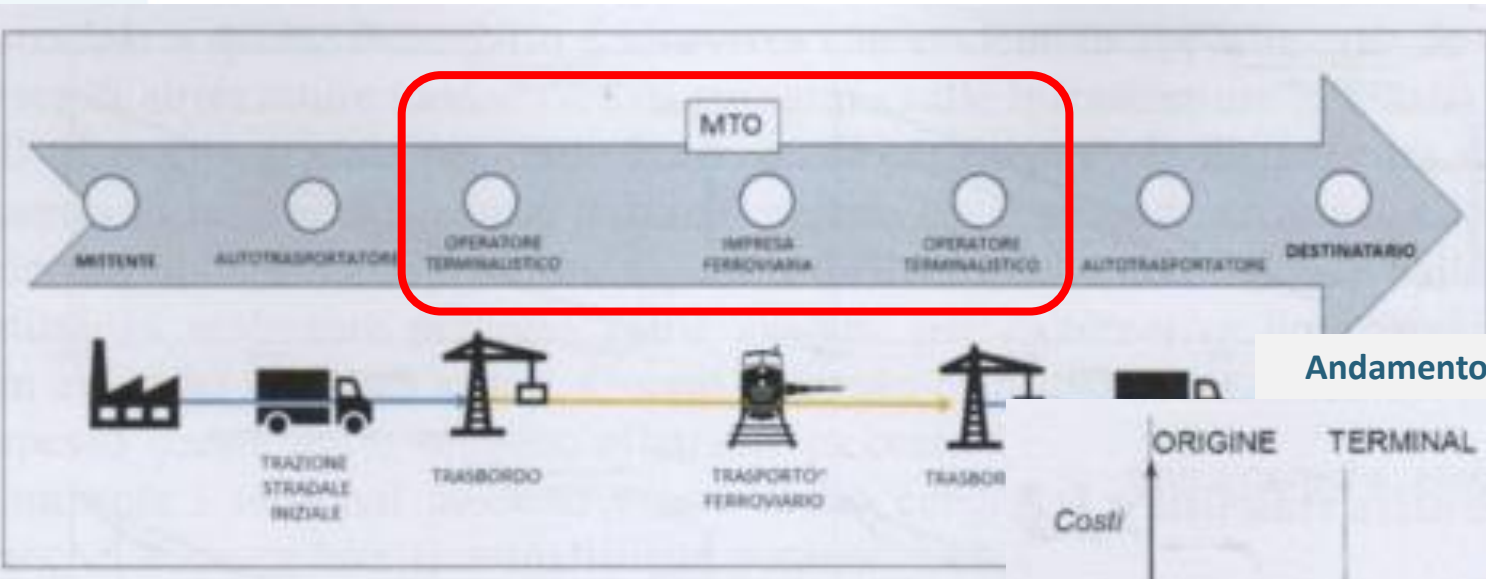
### Evolution of Combined Transport Traffic

1990 - 2023



Fonte UIRR

## Alcune considerazioni sul trasporto combinato



### Attori del trasporto combinato

Il **break-even** fra trasporto stradale e combinato dipende da molti fattori di costo (carico, distanze, bilanciamento, mezzi e autisti, carburante, pedaggi, ecc.; capacità di carico, attività nei terminali, tempi/velocità, ecc.) e si posiziona fra i **300 km (transito alpino)** e i **500 km (fonte Hupac)**

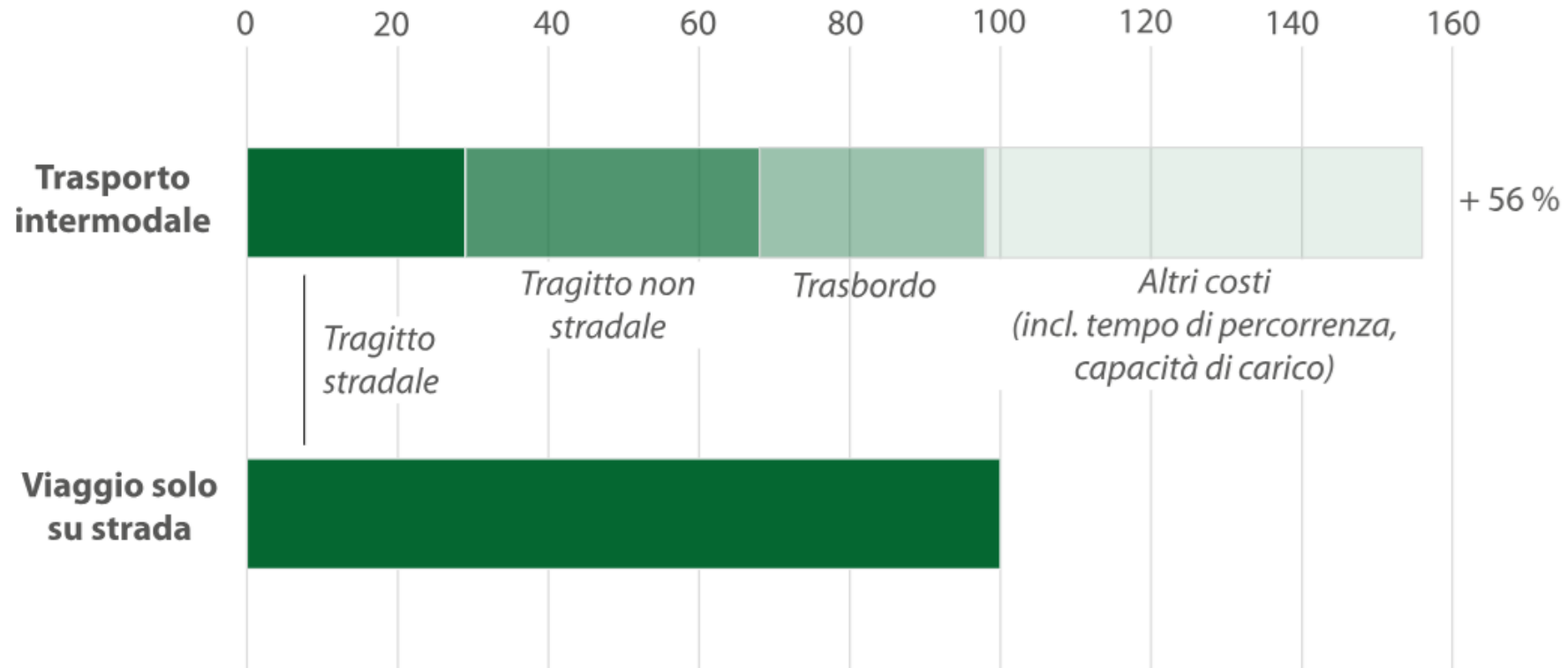
Fonte: Guida al trasporto merci attraverso le Alpi

### Andamento dei costi di trasporto combinato in funzione della distanza



## I costi del trasporto combinato (2023)

Confronto dei costi tra il trasporto merci intermodale e il trasporto solo su strada delle merci



*Nota:* il calcolo dei costi del trasporto intermodale delle merci si basa su un tragitto medio-lungo su ferrovia/strada.

*Fonte:* Corte dei conti europea, sulla base di dati della Commissione.

## Ferrobonus regionale e altri incentivi regionali

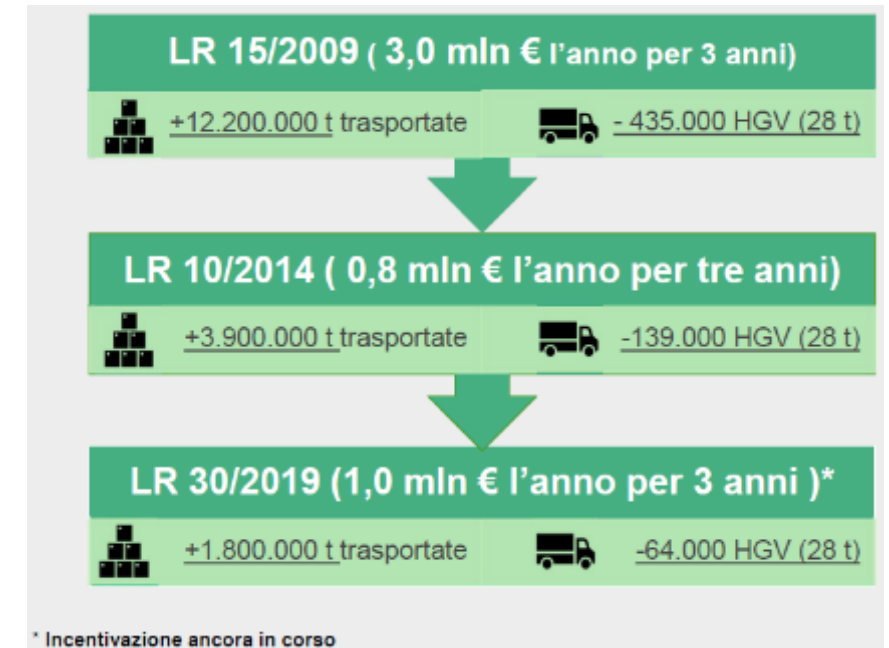
- Nel 2017 in occasione le Regioni **Liguria, Lombardia e Piemonte hanno condiviso la volontà di concorrere al** Ferrobonus con fondi regionali (+2 M€ in Lombardia, +1 M€ in Piemonte e <1 M€ in Liguria)
- I cofinanziamenti regionali delle regioni del Nord Ovest sono **basati sullo stesso principio dell'incentivo nazionale ma con riferimento alle percorrenze dei treni in ambito regionale** (con un valore medio di 0,08-0,10 €/tr-km, fonte RAM)
- **I risultati si sono rivelati buoni ma migliorabili** (in Lombardia circa 40 imprese, 30 in Piemonte e 12 in Liguria): gli **incentivi sono modesti** perché basati sulle percorrenze ferroviarie interne alle singole regioni dove **le tratte sono brevi**
- Altre regioni (Toscana e Calabria) stanno seguendo il modello del Ferrobonus regionale, mentre altre **hanno previsto modelli di incentivazione diversi** basati sulla compensazione del differenziale dei costi esterni evitati tra ferro e modalità più inquinanti:
  - **Friuli Venezia Giulia** (L.R. n. 15/2004 e L.R. n.9/2022)
  - **Emilia – Romagna** (L.R. n. 24/2022)
  - **Provincia Autonoma di Trento** (L.P. 9 luglio 1993, n. 16)



## Incentivi Regione Emilia Romagna

Obiettivi del bando «Interventi per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci» (L.R. n.24 del 27.12.2022”:

- **Riequilibrare il sistema di trasporto delle merci** incentivando il traffico ferroviario intermodale e tradizionale con la **compensazione della differenza dei costi esterni del trasporto su strada**
- **Incoraggiare il trasporto stradale a supporto della rete ferroviaria**
- Ridurre l'inquinamento ambientale e incrementare la sicurezza della circolazione
- **Privilegiare la retroportualità ferroviaria e i collegamenti con la ZLS - RER**
- Stimolare la crescita e **incentivare (solo) i traffici aggiuntivi**
- Incentivare i collegamenti con O/D in un nodo regionale (a livello intra e inter regionali)





## Incentivi Regione Emilia Romagna

BUDGET	<b>6,4 mln € nel triennio 2023-2025</b>
BENEFICIARI DIRETTI	Imprese logistiche e operatori del Trasporto Multimodale (MTO) e le imprese armatrici che svolgono il trasporto ferroviario
SERVIZI AMMISSIBILI	Servizi ferroviari aggiuntivi rispetto a quelli effettuati nel periodo di riferimento (anno 2022) con origine e/o destinazione in un terminal ferroviario del territorio regionale
INCENTIVO	Attribuzione su base chilometrica, fino a un massimo di 120 km percorsi in Emilia-Romagna
ENTITÀ CONTRIBUTO	0,011 euro per tonnellata aggiuntiva al chilometro
IMPORTO MAX. CONTRIBUTO	180.000 € per anno per ogni impresa
MINIMI RICHIESTI	Almeno 20 treni/anno oppure trasportare almeno 15.000 tonnellate all'anno rispetto al periodo di riferimento (01/01/2022 – 31/12/2022)

## Incentivi Regione Friuli Venezia Giulia

- Il Friuli V. G. ha stanziato per il trasporto intermodale ferroviario e marittimo **5 mln € annui fino al 2027**:
  - concessione di contributi per **l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di servizi di trasporto marittimo e ferroviario**, sulle relazioni nazionali e internazionali di interesse della Regione Friuli V.G. e sulle relazioni infra-regionali e che interessano i nodi logistici interni, portuali e di confine e le aree produttive regionali
  - I beneficiari degli aiuti per i servizi di trasporto intermodale ferroviario sono gli **operatori logistici e le imprese logistiche (MTO)**
  - I contributi per i servizi di trasporto intermodale ferroviario sono pari a (max) **50€ per unità trasportata, che compensa la differenza tra i costi esterni nel trasporto delle merci tra la modalità stradale e quella ferroviaria** su di una percorrenza di 91 Km (media ponderata sul territorio regionale)
- L'incentivo può essere aumentato o diminuito in funzione di:
  - **Distanze fra i nodi logistici regionali, porti e interporti e le destinazioni nazionali** (fascia "A" , "B" e "C")
  - Caratteristiche dei **collegamenti europei o internazionali extra-comunitari**

## Incentivi Regione Friuli Venezia Giulia: schema incentivi

TRASPORTO FERROVIARIO INTERMODALE			€/UTI
ART.4, comma 1, lettera a)	comma 1, lettera a) punto 1) CONTRIBUTO BASE		€ 50,00
	comma 1, lettera a) punto 2) punto 2.1) DIRETTRICI NAZIONALI	COEFFICIENTI	
	<250 KM	0,50	€ 25,00
	251<400 KM	0,25	€ 12,50
	>400 KM	0,15	€ 7,50
	comma 1, lettera a) punto 2) punto 2.2) DIRETTRICI INTERNAZIONALI	COEFFICIENTI	
	<250 KM	0,80	€ 40,00
	251<400 KM	0,50	€ 25,00
	>400 KM	0,40	€ 20,00
	EXTRA UE /QUALSIASI DISTANZA	1,10	€ 55,00
ART.4, comma 1, lettera b)	CONTRIBUTO BASE		€ 50,00
	comma 1, lettera b) punto 1) DIRETTRICI - INFRA-REGIONALI	COEFFICIENTI	
	INFRA-REG. - FASCIA "A" Km <100	1,10	€ 55,00
	INFRA-REG. - FASCIA "B" Km 101<150	1,05	€ 52,50
	INFRA-REG. FASCIA "C" >150	1,00	€ 50,00

TRASPORTO FERROVIARIO INFRA-REGIONALE SEMILAVORATI E PRODOTTI INDUSTRIALI		€/TON
ART.4, comma 1, lettera b)	ART.4, comma 1, lettera b) punto 2) DIRETTRICI -INFRA-REGIONALI	€ 2,90

## Incentivi a livello internazionale

- In quasi tutti i **paesi europei sono previsti sostegni economici per il trasporto intermodale** (Germania, Francia, Belgio, Olanda, ecc.), con modelli basati su **incentivi/sconti del treno-km e contributi in conto esercizio per gli operatori**
- La **Svizzera** da anni (e fino al 2030) riconosce un **contributo variabile per treno intermodale** sulla rete e una **quota fissa per unità di carico trasportata** su ferro (assimilabile ad un autoarticolato stradale evitato)
- **Francia («Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire»)**: pacchetto di incentivi (**47 M€/anno 2024-2030 per raddoppiare il trasporto combinato**) predisposto dal Ministero dell'Ambiente per ridurre i costi esterni e l'impatto ambientale del trasporto delle merci:
  - Il regime di aiuti mira a **ridurre i costi aggiuntivi delle rotture di carico nella catena intermodale** rispetto al trasporto tutto strada
  - I beneficiari sono gli **operatori di servizi di trasporto combinato o gli spedizionieri** e il finanziamento va ribaltato lungo la «filiera logistica» (**prezzi competitivi per le imprese**)
  - **L'incentivo (fino a 27 €) è concesso per unità di trasporto intermodale** (container, casse mobili, semirimorchi):
    - trasbordata in un terminale terrestre o portuale (a corto raggio)
    - integrato in una catena di trasporto comprendente il trasporto terminale su strada
  - Le procedure prevedono una **manifestazione di interesse** da parte dell'operatore e una **convenzione** con il Ministero sulla base di un regolamento di riferimento

## Incentivi in Francia



## Conclusioni

- Il trasporto combinato (sia con i porti che nei traffici continentali) richiede un **sostegno economico di valore e stabile (nei prossimi anni)** per:
  - **coprire gli extracosti rispetto al trasporto tutto strada**
  - sostenere le imprese ferroviarie e intermodali **in questi anni «complicati» da cantieri, interruzioni di servizi e in attesa delle grandi opere** (tunnel ferroviari) e dei collegamenti con i sistemi portuali e retroportuali (porti liguri)
  - **mantenere (ed ampliare) la rete dei clienti industriali dei servizi intermodali**, in una logica di competitività e di logistica sostenibile
- Occorre intervenire sugli **extracosti legati ai trasporti terminali che sono considerevoli e riducono i benefici delle economie di scala derivanti dai treni a standard europeo**
- **Accanto al Ferrobonus nazionale** (strategico sulle lunghe distanze e per la formazione di treni completi) va pensato **uno schema di incentivi a livello regionale che guarda ai territori locali (distretti/cluster) e ai terminal intermodali in una logica di riequilibrio modale e di sostenibilità**
- Per questi motivi uno schema di contribuzione regionale dovrebbe **puntare alle attività terminalistiche per abbattere i costi iniziali e rendere vantaggioso il modal shift: ad esempio incentivare le UTI movimentate nei terminal regionali**

## Conclusioni

- Il tema delle **procedure europee per gli aiuti di Stato va affrontato**, mettendo in conto i tempi necessari ma sapendo che gli interventi a favore dell'intermodalità trovano il **sostegno delle istituzioni UE** (fra l'altro è in corso la revisione delle procedure sugli aiuti per i trasporti intermodali)
- Importanti sono **2 attività a supporto** nella definizione di questi incentivi:
  1. **Analisi di fattibilità** (coinvolgendo gli operatori del settore) per:
    - **definire l'entità** (e quindi le risorse complessive del finanziamento) **e le modalità degli incentivi**
    - **fissare** - all'interno di una visione strategica - gli **obiettivi di trasporto e ambientali da raggiungere**
  2. **Sistema di monitoraggio** nel corso dell'assegnazione degli incentivi per valutarne l'impatto, il raggiungimento dei target prefissati e, se del caso, delle modifiche da apportare allo strumento normativo, anche per:
    - **cogliere le modifiche** (a volte repentine) **di mercato**
    - **aumentare la resilienza del sistema**



#sglno2024



STATI GENERALI  
DELLA LOGISTICA  
DEL NORD-OVEST

2024

