



---

# REGIONAL CAPACITY BUILDING WORKSHOP NO.3 D.T3.1.4

## ITL – EMILIA-ROMAGNA REGION

---

Work paper

Version 1.0  
07.2021

---

# 1. Workshop documentation

This document provides a short description of the third Regional Capacity Building workshop of Emilia-Romagna Region (D.T3.1.4)

## 1.1. Workshop overview

Workshop 1, 2 or 3	Workshop 3
PP (number), host	PP8 - PP10
Date, location or online	13th July 2021 Online
Form of workshop <sup>1</sup>	Webinar restricted
Number and type of participants <sup>2</sup>	10 participants belong to: Emilia-Romagna' departments, ITL, Intermodal infrastructure managers and regional MTO

## 1.2. Summary of the workshop

ITL Foundation (PP8) and Emilia-Romagna region (PP10) organised the third Regional Capacity building workshop focused on Incentive policies for rail freight transport.

Emilia-Romagna's status quo and future trends of the regional rail freight sector have been illustrated, together with the main regional bottlenecks in infrastructures and services and finally a description about the draft Emilia-Romagna's Roadmap was provided. Furthermore, the main characteristics of Pilot Actions #2, #5 and #8 have been illustrated.

Professor Francesco Benevolo - General manager of RAM - Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa the national agency in charge to manage the national incentive of rail freight transport - provide a deep analysis of the main incentive scheme activated in Italy in the last 10 years: the regional "FERROBONUS", National incentives, incentives in other European countries, future trends.

Emilia-Romagna government is very interested to support rail freight transport, as already did in the last decade, by allocating new resources on incentive scheme for the sector. The discussion was very useful and interactive and the entire meeting audience appreciated a lot the workshop.

## 1.3. Annex

Hereby you can find the participants list and two screenshots of the webinar. In the annexes it can be found the agenda of the meeting, the presentations about REIF project and WP.T1, WP.T2 and WP.T3 activities and the presentations illustrated by Prof. Francesco Benevolo (professor of *Economica dei Trasporti e delle infrastrutture* Università Europea di Roma e General manager of *RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti SpA*)

<sup>1</sup> Physical, virtual, 1 to 1, recorded video sent to the participants

<sup>2</sup> Please do not forget to compile a signing list from all participants during the workshop or anything similar if it is realised virtual or in case a video was recorded and sent to the potential participants of the regional capacity building workshops



Table 1 - Participants list

Name Surname <sup>3</sup>	Organisation / Company
Francesco Benevolo	RAM spa / Università Europea di Roma
Alfeo Brognara	PP10 - Regione Emilia-Romagna
Alliance Pascaline (*)	PP10 - Regione Emilia-Romagna
Leonardo Diegoli (*)	PP10 - Regione Emilia-Romagna
Paolo Ferrecchi	PP10 - Regione Emilia-Romagna
Andrea Bardi	PP8 - Fondazione ITL
Francesco P. Nanni Costa	PP8 - Fondazione ITL
Anna Giarandoni	PP8 - Fondazione ITL
Guido Nicolini (*)	Terminal Rubiera
Gino Maioli (*)	Dinazzano Po

Figure 1 RCB3 Screenshot



<sup>3</sup> (\*) Trained person



Figure 2 RCB3 Screenshot

The screenshot shows a Zoom meeting interface. At the top, there is a row of participant video thumbnails. Below them, a large presentation slide is displayed. The slide is titled "ECOBONUS 2007-2010 INCENTIVO ALL'INTERMODALITÀ". It contains text in Italian describing the incentive, a bar chart comparing costs, and a small illustration of a truck and a ship. At the bottom of the slide, it says "Fonte: Elaborazioni B&B su dati MISE". The Zoom interface includes a chat bar at the bottom with icons for Microfono, Fotocamera, Schermo, and Abbandona. A status bar at the bottom left indicates "Francesco Benevolo sta presentando".

**ECOBONUS 2007-2010  
INCENTIVO ALL'INTERMODALITÀ**

Incentivo promosso e attuato dal Governo Italiano che prevedeva il rimborso, fino al 30% delle spese sostenute dagli autotrasportatori che abbiano scelto di utilizzare le Autostrade del Mare invece di percorrere strade e autostrade.

Strumento ideato per supportare gli operatori della catena logistica nella scelta dell'intermodalità, attraverso meccanismi di finanziamento a sostegno della domanda di servizi logistici alternativi al tutto strada.

L'incentivo ha manifestato nel corso del tempo una curva dell'effetto di sostegno alla domanda molto positiva ed è stato in grado di favorire la nascita delle Autostrade del mare attenuando gli effetti della crisi economica.

I beneficiari di tale incentivo erano stati individuati nelle imprese di autotrasporto che imbarcavano su nave cassamobili e veicoli, accompagnati o meno dai relativi autisti, al fine di percorrere le tratte marittime individuate dal Ministero, effettuando almeno 50 viaggi su ciascuna rotta. L'incentivo era diretto alla compensazione dei costi esterni risparmiati grazie all'utilizzo delle rotte marittime individuate in alternativa al tutto strada.

L'Ecobonus ha sottratto alla viabilità stradale, per ciascuna delle annualità, circa 500 mila viaggi di Tg.

Fonte: Elaborazioni B&B su dati MISE

**Costi sociali e ambientali sostenuti nel biennio 2007 - 2008 con l'utilizzo delle Autostrade del mare rispetto all'utilizzo delle strade di terra**

Modalità	Costi (Miliardi di Euro)
VIA TERRA	~450
VIA MARE	~150

Acquisisci uno screenshot

34%

Microfono Fotocamera Schermo Abbandona

Francesco Benevolo sta presentando

## Progetto REIF

### D.T3.1.4 Regional Capacity Building Workshop 3: Road Map new rail infrastructure and services 2030

## Online meeting, 13th July 2021 Agenda

Time	Item
9:30-9:40	Saluti di benvenuto  <i>Ing. Alfeo Brognara, Responsabile servizio viabilità, logistica e trasporto per via d'acqua nella Regione Emilia Romagna (PP10)</i>
9:40 -10:00	Presentazione del progetto Interreg Central Europe REIF  <i>Dott.ssa Anna Giarandoni, Fondazione ITL (PP8)</i>
10:00 - 10:10	Sintesi dei principali risultati del WPT1 “Smart governance concepts for improved regional rail freight transport”, WPT2 “Implementation and coordination of concepts to eliminate bottlenecks and foster intermodal services” and WPT3 “Draft Roadmap - new infrastructure and services 2030”  <i>Ing. Francesco Paolo Nanni Costa, Fondazione ITL (PP8)</i>
10:10 - 11:10	<i>Prof. Francesco Benevolo - Politiche attive per l’intermodalità sostenibile</i>
11:10 - 11:30	Sessione Q&A

TAKING  
**COOPERATION**  
FORWARD



D.T3.1.4 Regional Capacity building workshop 3: road map new rail infrastructure/services 2030  
13 Luglio 2021



**Progetto REIF - Regional infrastructure for railway freight transport - revitalised**



REIF | Emilia Romagna region | PP8 ITL | PP10 RER | Anna Giarandoni

# AGENDA

Obiettivi e  
dati chiave  
del Progetto

Partenariato

Struttura del  
progetto

Descrizione  
WP tecnici

Descrizione  
azioni pilota  
regione  
Emilia-  
Romagna

*Stakeholder  
coinvolti*



## OBIETTIVI DEL PROGETTO



L'obiettivo principale del progetto REIF è promuovere il **trasporto merci ferroviario regionale** quale **infrastruttura di raccordo** a supporto del **trasporto ferroviario delle merci** lungo i **corridoi di trasporto europei** (reti TEN-T).

Le attività mirano a istituire dei comitati consultivi (*advisory board*) permanenti che realizzino e monitorino il piano operativo (*road map*) per lo sviluppo del trasporto intermodale regionale e a rafforzare la cooperazione degli stakeholder sulle tematiche di progetto





# REIF: TIMEPLAN E FINANZIAMENTI



- **REIF** - Regional infrastructure for railway freight transport – revitalized
- Co-finanziato dal Programma Interreg Central Europe
- Durata del Progetto: 04/2019 – 03/2022
- Budget di Progetto : 2.215.341,50€ (di cui 1.811.200,65€ da fondi FESR)



# PARTERNARIATO DI PROGETTO

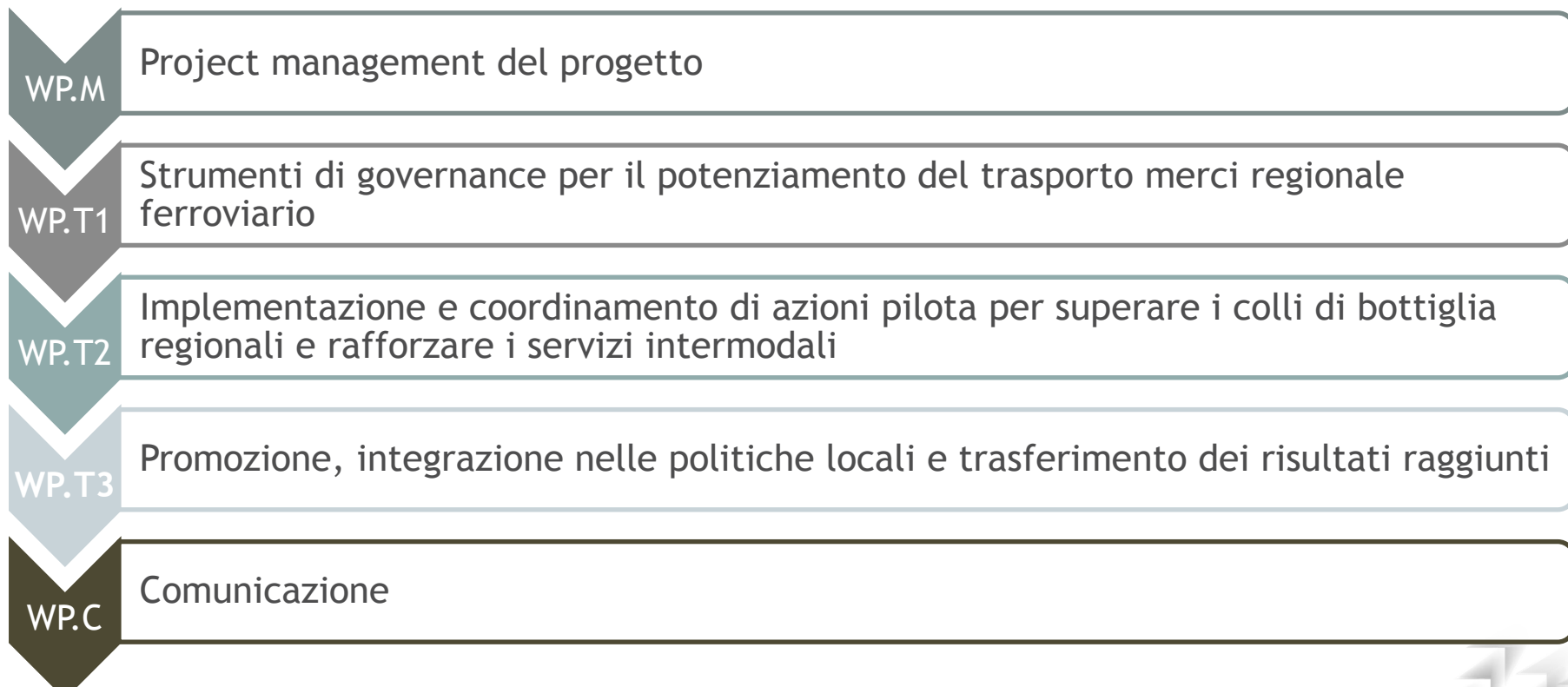


## Parternariato di progetto

1. Ministero delle Infrastrutture e dell'Agricoltura della Turingia (Germania)
2. Università delle Scienze Applicate di Erfurt (Germania)
3. Governo Regionale della Stiria (Austria)
4. Institute for Traffic and Transport Ljubljana (Slovenia)
5. Porto di Trieste (Italia)
6. Intermodal Transport Cluster (Croazia)
7. Central European Transport Corridor EGTC (Polonia)
8. Fondazione ITL (Italia)
9. Porto di Koper (Slovenia)
10. Regione Emilia-Romagna (Italia)



# STRUTTURA DEL PROGETTO



# ATTIVITÀ WP.T1

## Strumenti di governance per il potenziamento del trasporto merci regionale ferroviario

- Analisi dello status quo e dei trend futuri del settore del trasporto merci ferroviario regionale e raccolta di buone pratiche
- Analisi del mercato potenziale
- Identificazione dei colli di bottiglia nelle infrastrutture e nei servizi
- Conclusioni e definizioni di misure di policy



## ATTIVITÀ WP.T2

Implementazione e coordinamento di azioni pilota per superare i colli di bottiglia regionali e rafforzare i servizi intermodali

- Macro-tema 1: Istituzione di piattaforme innovative di governance (Azione pilota #1,#2)
- Macro-tema 2: Identificazione di misure per la rimozione dei colli di bottiglia sulla rete intermodale a livello regionale (#3,#4,#5)
- Macro-tema 3: Analisi di fattibilità per l'attivazione di nuovi servizi ferroviari di trasporto merce (#6,#7,#8)
- Sintesi e apprendimento reciproco dei risultati raggiunti



## WP.T2 - AZIONI PILOTA ITL - RER



Fondazione ITL (PP8) e Regione Emilia-Romagna (PP10) sono responsabili della realizzazione di 3 azioni pilota a beneficio del contesto regionale:

#2 -> Definizione di una forma di governance per il cluster ERIC

#5 -> Aggiornamento del modello di simulazione dei trasporti regionale e stima dei benefici indotti dalla rimozione dei colli di bottiglia della rete intermodale regionale

#8 -> Analisi di fattibilità per attivazione di nuovi servizi ferroviari mediante aggregazione di volumi di carico afferenti a nodi intermodali regionali



## ATTIVITÀ WP.T3

Promozione, integrazione nelle politiche locali e trasferimento dei risultati raggiunti

- Disseminazione dei risultati raggiunti nelle attività di progetto (Regional capacity building workshop)
- Definizione di un piano operativo «Road Map» per le azioni di potenziamento del sistema intermodale regionale
- Integrazione dei risultati negli strumenti di policy regionali
- Trasferimento e condivisione dei risultati raggiunti nell'area di Programma



# STAKEHOLDER COINVOLTI



I principali stakeholder coinvolti nelle attività del progetto REIF sono i componenti del cluster ER.I.C.



TAKING COOPERATION FORWARD





# GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Anna Giarandoni



[www.interreg-central.eu/reif](http://www.interreg-central.eu/reif)



[anna.giarandoni@regione.emilia-romagna.it](mailto:anna.giarandoni@regione.emilia-romagna.it)



Telephone number



[facebook.com/REIF](https://facebook.com/REIF)



[linkedin.com/in/REIF](https://linkedin.com/in/REIF)



[twitter.com/REIF](https://twitter.com/REIF)



TAKING COOPERATION FORWARD



TAKING  
**COOPERATION**  
FORWARD



D.T3.1.4 Regional Capacity building workshop 3: road map new rail infrastructure/services 2030  
13 July 2021



**Progetto REIF – Risultati attività WP.T1, Azioni Pilota (WP.T2) and Draft Roadmap WP.T3**



REIF | Emilia Romagna region | PP8 ITL | PP10 RER | Francesco Paolo Nanni Costa

# AGENDA

Obiettivi e  
dati chiave  
del Progetto

Partenariato

Struttura del  
progetto

Attività e  
risultati  
WP.T1

Draft  
Roadmap

Attività  
Pilota



## OBIETTIVI DEL PROGETTO



L'obiettivo principale del progetto REIF è promuovere il **trasporto merci ferroviario regionale** quale **infrastruttura di raccordo** a supporto del **trasporto ferroviario delle merci** lungo i **corridoi di trasporto europei** (reti TEN-T).

Le attività mirano a istituire dei comitati consultivi (*advisory board*) permanenti che realizzino e monitorino il piano operativo (*road map*) per lo sviluppo del trasporto intermodale regionale e a rafforzare la cooperazione degli stakeholder sulle tematiche di progetto



# REIF: TIMEPLAN E FINANZIAMENTI



- **REIF** - Regional infrastructure for railway freight transport – revitalized
- Co-finanziato dal Programma Interreg Central Europe
- Durata del Progetto: 04/2019 – 03/2022
- Budget di Progetto : 2.215.341,50€ (di cui 1.811.200,65€ da fondi FESR)



# PARTERNARIATO DI PROGETTO

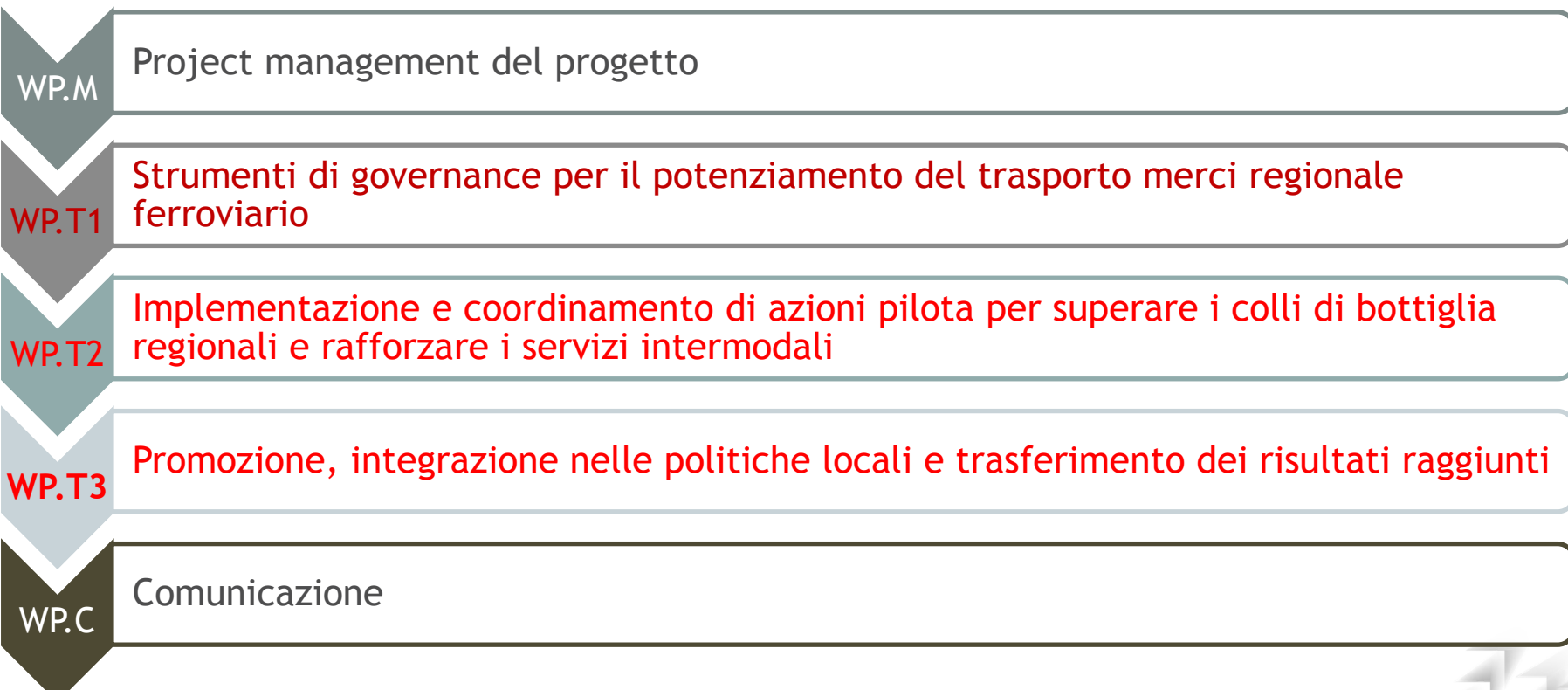


## Parternariato di progetto

1. Ministero delle Infrastrutture e dell'Agricoltura della Turingia (Germania)
2. Università delle Scienze Applicate di Erfurt (Germania)
3. Governo Regionale della Stiria (Austria)
4. Institute for Traffic and Transport Ljubljana (Slovenia)
5. Porto di Trieste (Italia)
6. Intermodal Transport Cluster (Croazia)
7. Central European Transport Corridor EGTC (Polonia)
8. Fondazione ITL (Italia)
9. Porto di Koper (Slovenia)
10. Regione Emilia-Romagna (Italia)






# STRUTTURA DEL PROGETTO



# INDICE PRESENTAZIONE / ATTIVITÀ WP.T1



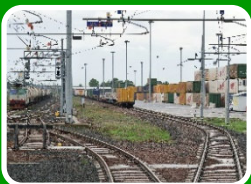
- Attività A.T1.1 «Analisi dello status quo e dei trend futuri del settore del trasporto merci ferroviario regionale e raccolta di buone pratiche» 
- Attività A.T1.2 «Analisi del mercato potenziale» 
- Attività A.T1.3 «Identificazione dei colli di bottiglia nelle infrastrutture e nei servizi» 
- Attività A.T1.4 «Conclusioni e definizioni di misure di policy» In corso





# GOOD PRACTICES REGIONALI - D.T1.1.1

Le prime analisi del WP.T1 hanno messo in luce alcune tra le più incisive buone pratiche finalizzate a supportare la crescita dei volumi trasporti su ferro. Le azioni evidenziate hanno riguardato:



**Leggi di incentivazione per favorire la crescita del mercato del trasporto ferroviario** (RL 15/2009 e RL10/2014. L'erogazione degli incentivi previsti dalla legge 30/2019 sono tutt'ora in corso)



**Approccio collaborativo per la pianificazione dei potenzialmenti infrastrutturali delle reti ferroviarie**










**Iniziativa cluster ER.I.C.** - Sostenere il trasporto intermodale mediante iniziative di collaborazioni tra operatori in aree strategiche del settore:

- Promuovere e potenziare la formazione professionale ( Corporate Academy)
- Supportare l'internazionalizzazione delle attività dei membri del cluster



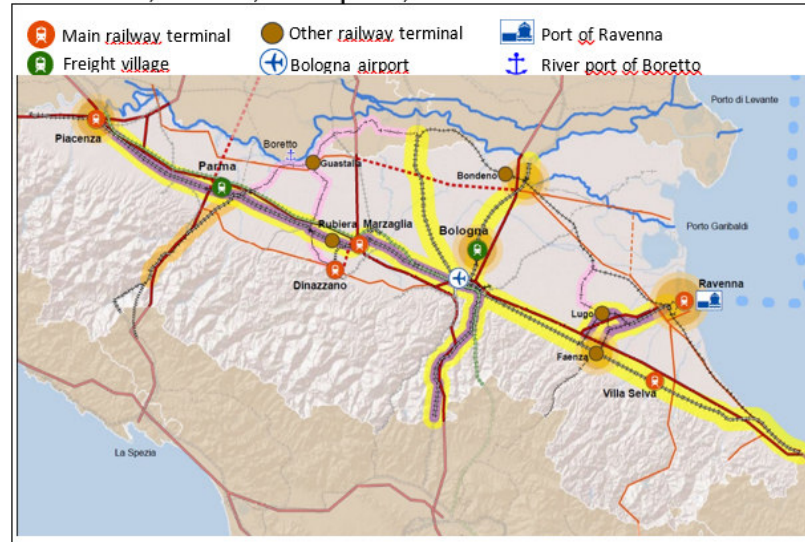
# ANALISI STATUS QUO - D.T1.1.5

Region	Emilia-Romagna	 Population <b>4.47 million</b>	 Part of the TEN-T core network <input checked="" type="checkbox"/> yes <input type="checkbox"/> no
Type	Harbour <input type="checkbox"/> Hinterland <input checked="" type="checkbox"/>	 Catchment area <b>22,452 km²</b>	 KV Terminal <input checked="" type="checkbox"/> yes <input type="checkbox"/> no
	Main Industry: mechanical engineering and automotive, agri-food, construction materials and technologies, biomedical industries, fashion	 Density <b>199 people per km²</b>	 Further access points to the railway system <b>Freight villages, inland terminals, railway terminals, Private industrial siding, port terminals</b>

position within the TEN-T core network



Rail network, terminals, access points, electrification

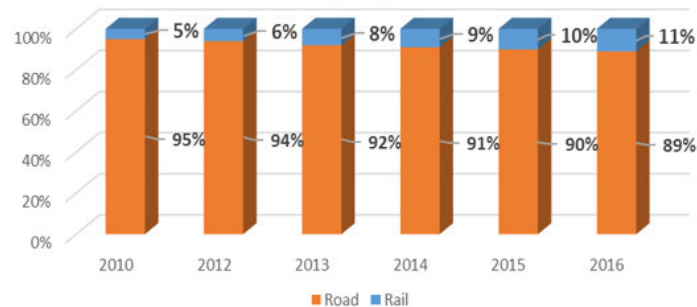


# ANALISI STATUS QUO - D.T1.1.5

## Commodity groups / Modal split

Common commodity groups : cereals, foodstuff and feedstuff, clay, metallurgical products, tiles

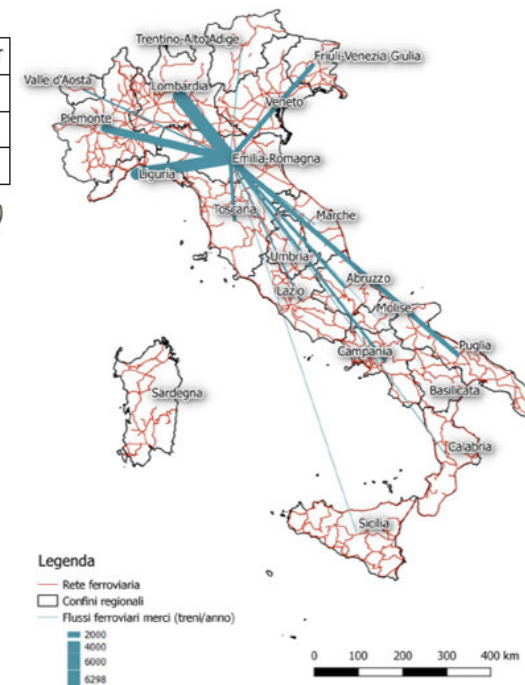
Road/rail freight modal share in Emilia-Romagna region (tons)



## Freight flows

		Trains/year
ER	Lombardia	6298
ER	Liguria	5578
ER	Piemonte	3724

Main relationship (2015 data)



# ANALISI STATUS QUO - D.T1.1.5

## Individuazione stakeholder

		INTEREST	
		Low	High
INFLUENCE	Low	<i>Marginal Stakeholders:</i> <i>Importance = low</i> <b>Customs agencies;</b> <b>chambers of commerce</b>	<i>Operative Stakeholders:</i> <i>Importance = medium/high</i> <b>Trade and Industry</b> <b>associations, MTO,</b> <b>Integrators, handling</b> <b>agents, shippers</b>
	High	<i>Relevant Stakeholders:</i> <i>Importance = medium/high</i> <b>RFI, FER</b>	<i>Key Stakeholders:</i> <i>Importance = high</i> <b>Railway Undertakings,</b> <b>Terminal operators</b> <b>Port Authority</b>



# ANALISI STATUS QUO - D.T1.1.5

## Analisi SWOT

### strengths

Quality and quantity of rail and inter-modal infrastructures  
Good level of cooperation among institutional players and private operators  
Territory in which prestigious companies and brands are present, as well as a vast and productive agri-food sector, a potential basin of attraction/generation of large flows of goods

### weaknesses

Difficulties of integration between different modes of transport and different involved stakeholders  
Road accessibility to intermodal nodes  
Competitiveness of rail/road intermodal transport strictly dependent on public incentives  
Lack of quality last mile rail connection in the relevant regional nodes (port, main industries,...)

### opportunities

Expected growth of the regional industrial system  
Planned investments on the railway network  
Development of research on new technologies to support modal integration  
Increasing society's awareness about sustainability issues

### threats

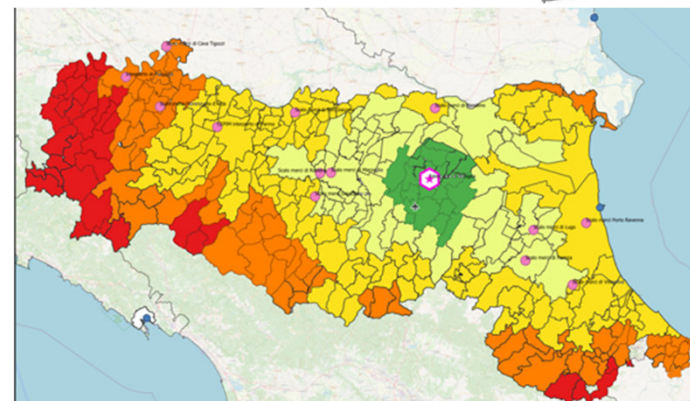
Difficulties in reducing the perceived and actual road/rail performance and cost gap  
Delays in infrastructure upgrading projects



# ANALISI DEL MERCATO POTENZIALE- D.T1.2.3

## Accessibilità stradale

- Perché l'accessibilità? Perché è un indicatore ampiamente applicato e studiato in letteratura, anche su nodi merci, per valutare le catchment, le criticità e le potenzialità dei nodi e delle reti
- indicatore di accessibilità stradale: mappe isocroniche che misurano l'accessibilità passiva di ogni nodo preso in esame (come tempo di viaggio su strada in funzione delle condizioni di congestione della rete), valutata da ogni comune della regione.



- Nodi intermodali merci - REIF
- Porti - REIF
- ✈ Aeroporti - REIF
- T = [0'-30']
- T = [30'-60']
- T = [60'-90']
- T = [90'-120']
- T = [120'-150']
- COMUNI DATASET REIF

## ANALISI DEL MERCATO POTENZIALE- D.T1.2.3

### Indice di connettività (1/2)

- Detto  $T_i$  il tempo di accesso del nodo  $i$ ,  $n_i$  i collegamenti settimanali offerti dal nodo  $i$ , l'indicatore di accessibilità  $A_i$  è pari a:

$$A_i = \frac{T_i}{1 + \ln \left( 1 + 2 \frac{n_i}{\sum_{j=1}^k n_j} \right)}$$

- Ovviamente, minore è  $A_i$  e migliore è l'accessibilità (volendolo orientare diversamente basta fare  $1/A_i$ ). Il numero di collegamenti  $n_i$  può essere formulato pesando maggiormente i collegamenti con i nodi portuali o con l'estero, ad esempio:

$$n_i = n_{1i} + \beta_2 n_{2i} + \beta_3 n_{3i} + \beta_4 n_{4i}$$

- In cui  $n_1$  sono i collegamenti “interni” nazionali;  $n_2$  i collegamenti “interni” EU;  $n_3$  quelli con i porti nazionali e  $n_4$  quelli con i porti “esteri”. I coefficienti beta possono essere opportunamente variati per aumentare o diminuire il peso di una certa opportunità (ad esempio 1 per i collegamenti nazionali; 1,8 per quelli EU; 2 per i porti nazionali e 2,5 per i porti esteri).





# ANALISI DEL MERCATO POTENZIALE- D.T1.2.3

## Indice di connettività (2/2)

NODO	ni	peso	riduzione %	REGIONE	collegamenti ita	collegamenti esteri	Collegamenti porto ita	Collegamenti porto est
PIACENZA	145,88	0,0245	-4,67%	EMILIA ROMAGNA	24	12	3	10
FIORENZUOLA	19,94	0,0033	-1,01%		7	0	3	0
PARMA	71,58	0,0120	-2,28%		16	2	0	6
DINAZZANO (MO-RE)	533,55	0,0896	-10,73%		30	12	68	0
BO INTERPORTO	108,73	0,0183	-3,55%		28	3	7	3
GUASTALLA	14,00	0,0024	-0,47%		0	0	1	0
BONDENO	1,00	0,0002	-0,03%		1	0	0	0
FAENZA	6,00	0,0010	-0,23%		3	1	0	0
LUGO	28,10	0,0047	-1,66%		3	3	1	0
RAVENNA	179,45	0,0301	-5,81%		65	10	1	3
VILLA SELVA	3,00	0,0005	-0,81%	LOMBARDIA	3	5	0	0
MORTARA	85,00	0,0143	-2,78%		0	0	0	17
MILANO Segrate	826,00	0,1387	-19,89%		32	81	35	65
BRESCIA	323,00	0,0542	-10,75%		2	50	22	11
CREMONA	31,00	0,0052	-1,15%		5	2	3	1
MELZO	392,00	0,0658	-11,16%		16	51	25	15
DESIO	5,60	0,0009	-0,24%		0	2	0	0
BUSTO ARSIZIO	893,30	0,1500	-21,01%		28	75	0	114
NOVARA BOSCHETTO - CIM	724,30	0,1216	-17,89%	PIEMONTE	14	107	0	59
RIVALTA	82,00	0,0138	-2,69%		7	0	17	0
VERONA QE	830,50	0,1394	-19,97%	VENETO	10	94	21	77
GENOVA PT	257,20	0,0432	-7,76%	LIGURIA	71	20	0	9
LA SPEZIA PT	339,20	0,0569	-9,87%		92	27	0	11
LIVORNO PT	56,00	0,0094	-1,86%	TOSCANA	28	0	0	0

$$A_i = \frac{T_i}{1 + \ln \left( 1 + 2 \frac{n_i}{\sum_{j=1}^k n_j} \right)}$$

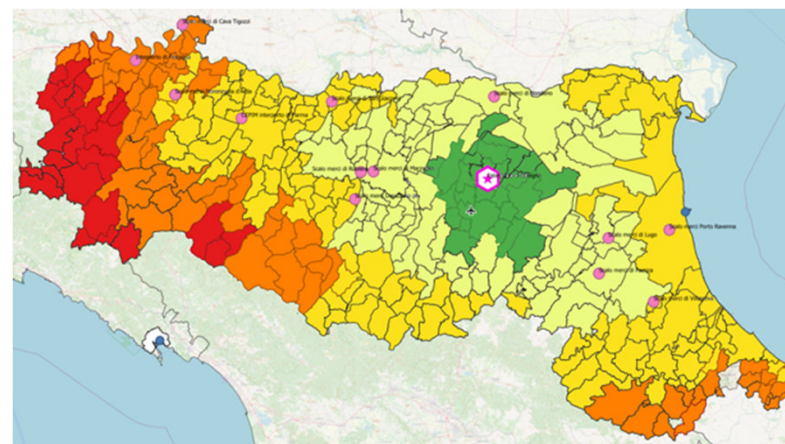
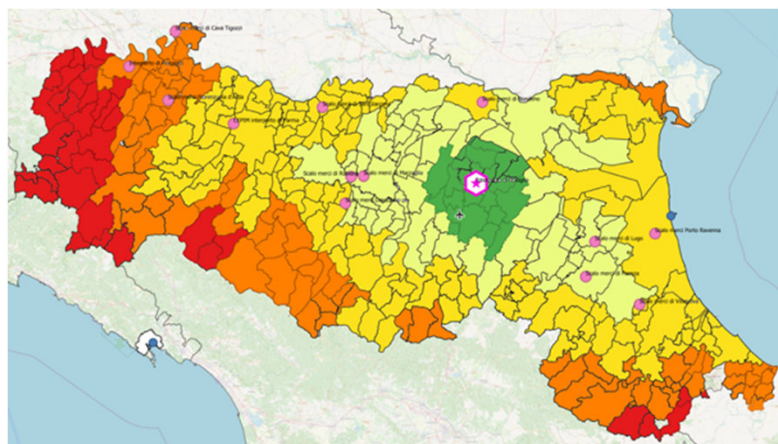




# ANALISI DEL MERCATO POTENZIALE- D.T1.2.3

## Mappe - Nodo di Bologna

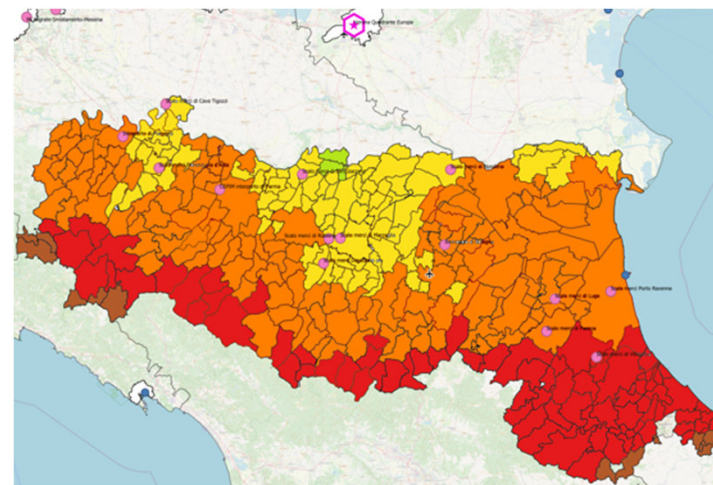
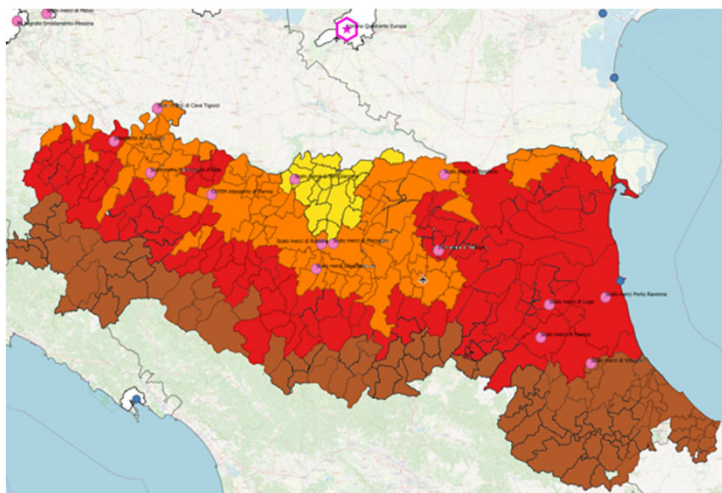
- Nodi intermodali merci - REIF
- Porti - REIF
- ✈️ Aeroporti - REIF
- T = [0'-30']
- T = [30'-60']
- T = [60'-90']
- T = [90'-120']
- T = [120'-150']
- COMUNI DATASET REIF



# ANALISI DEL MERCATO POTENZIALE- D.T1.2.3

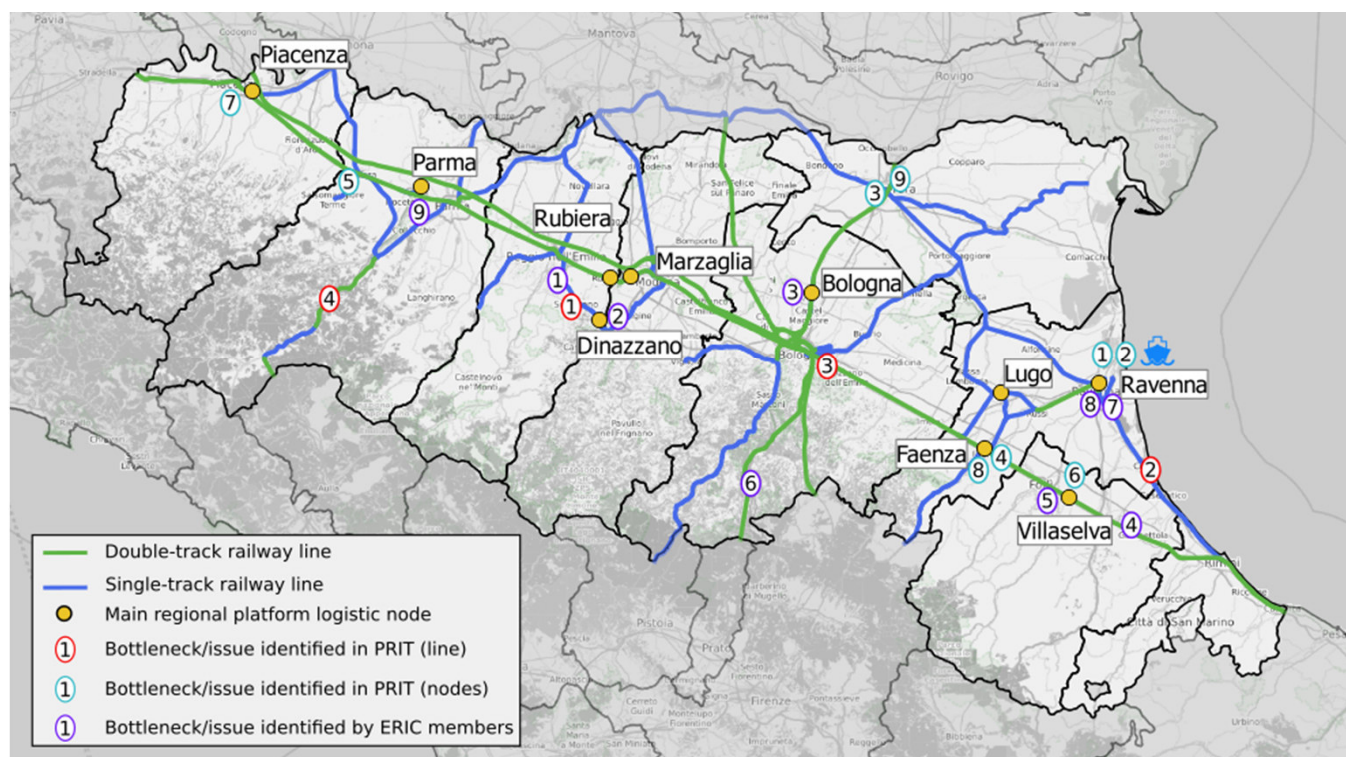
## Mappe - Nodo di Verona

- Nodi intermodali merci - REIF
- Porti - REIF
- ✈ Aeroporti - REIF
- T = [0'-30']
- T = [30'-60']
- T = [60'-90']
- T = [90'-120']
- T = [120'-150']
- COMUNI DATASET REIF



# IDENTIFICAZIONE COLLI DI BOTTIGLIA- D.T1.3.3

Inquadramento generale. Fonte: PRIT 2025 e questionari stakeholder



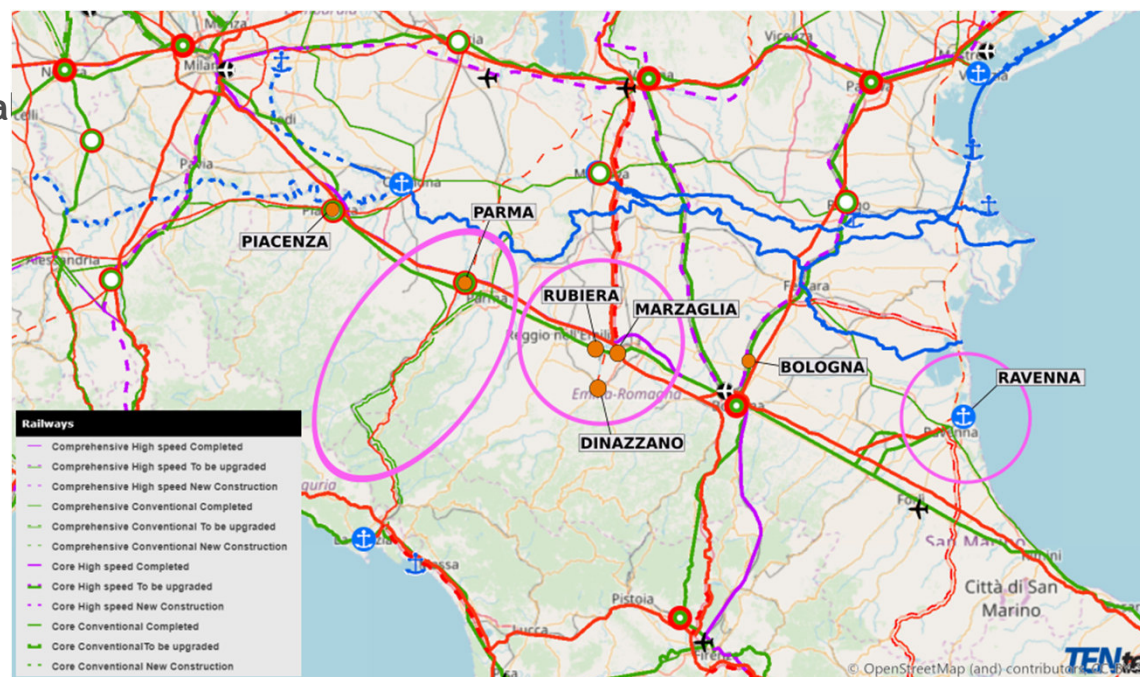


# IDENTIFICAZIONE COLLI DI BOTTIGLIA- D.T1.3.3

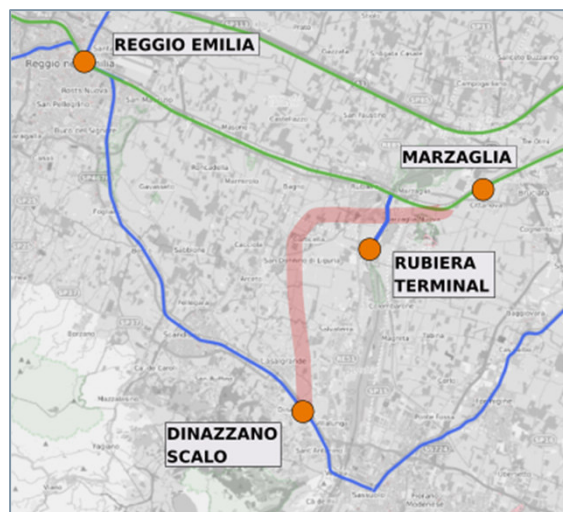
L'identificazione dei colli di bottiglia e delle azioni prioritari si è focalizzata su:

- 3 specifiche aree
- 2 principali interventi infrastrutturali

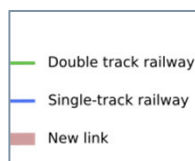
1. Porto di Ravenna
2. Emilia Centrale (distretto della Ceramica)
3. Province dell'Emilia occidentale



# IDENTIFICAZIONE COLLI DI BOTTIGLIA- D.T1.3.3



Reggio Emilia - Dinazzano Scalo



Pontremolese



Porto di  
Ravenna

# INTERVENTI PRIORITARI E STIMA DEI COSTI - D.1.4.2

Action	Priority area	Challenges/ results, impact of action	Priority level	Area/level	Timeframe (start of action)	Estimated costs €	Potential indicators to measure the success of the action	Responsible entity
Upgrade of the left shunting track of Ravenna Port	Transport infrastructures	The action will improve the rail accessibility to the rail terminal located on the left bank of Ravenna Port	H	Ravenna Port	L (in more than 5 years)	21.000.000	- Number of trains shifted from Ravenna passenger station to Candiana freight station - Increasing volume of freight moved by train from Ravenna Port	RFI – Rete ferroviaria italiana (railway infrastructure manager)
Upgrade of the right shunting track of Ravenna Port	Transport infrastructures	The action will improve the rail accessibility to the rail terminal located on the right bank of Ravenna Port	H	Ravenna Port	L (in more than 5 years)	26.700.000	- Number of trains shifted from Ravenna passenger station to Candiana freight station - Increasing volume of freight moved by train from Ravenna Port	RFI – Rete ferroviaria italiana (railway infrastructure manager)
Doubling of railway line between Parma and Vicofertile stations and upgrading of Parma station	Transport infrastructures	The action will increase the capacity of Parma-La Spezia railway line	H	West area of Emilia-Romagna region	L (in more than 5 years)	247.000.000	- Increased capacity of railway line	RFI – Rete ferroviaria italiana (railway infrastructure manager)
Upgrade of Reggio Emilia-Sassuolo railway line	Transport infrastructures	The action will increase the capacity of Reggio Emilia - Sassuolo railway line	H	Central area of Emilia-Romagna region	S (1-2 years)	10.000.000	- Increasing of capacity of railway line	FER – Ferrovie Emilia-Romagna (railway infrastructure manager)
Construction of the new freight railway line between Dignazzo and Marzabotto freight station	Transport infrastructures	The action will improve the capacity of freight rail network of Emilia-Romagna region	H	Central area of Emilia-Romagna region	L (in more than 5 years)	To be defined <sup>2</sup>	- Increasing of capacity of freight rail network of Emilia-Romagna region	FER – Ferrovie Emilia-Romagna (railway infrastructure manager)
Regional law on incentive for regional rail transport	Legislation	The action is stimulating the rail freight transport	H	–	S (1-2 years)	3.000.000	- Number of new freight rail transport services - Tons of CO2 avoided	Emilia-Romagna region
Financing training activities	Administration	The action will finance training activities for new professional figures in the logistic ad intermodal system	M		M (in 3-5 years)	20.000		Emilia-Romagna region
Financing support activities to ERIC's members	Administration	The action will provide support the activities of ERIC's members	M		M (in 3-5 years)	130.000		Emilia-Romagna region
Establishment of Simplified Logistic Zone (ZLS)	Administration	The action will support the development of industrial and logistic activities connected to Ravenna Port	M		L (in more than 5 years)	7.000.000		Emilia-Romagna region



# DRAFT ROADMAP



- A partire dai risultati delle attività condotte nel WP.T1 e, in particolare dalla priority list, è stata redatta la «**Road Map**» ovvero un **piano operativo per l'implementazione delle azioni di potenziamento del sistema intermodale regionale**
- La prima definizione della Road Map è stata redatta nel mese di Marzo 2021. La versione definitiva sarà pubblicata a Settembre 2021, in seguito ai **risultati raggiunti dalle attività pilota (WP.T2)** e dalla **presentazione della stessa ai tavolo degli *advisory board***
- La Final Road Map sarà anche arricchita dalle evidenze emerse **nell'individuazione delle potenziali misure di policy e delle fonti di finanziamento** necessarie alla sua implementazione (*Luglio-Settembre 2021*)
- Lo sviluppo della Road Map è focalizzato su azioni ritenute prioritarie





# STRUTTURA ROADMAP



- Introduzione
- Capitalizzazione dei risultati emersi dalle attività del WP.T1 e WP.T2
- Sviluppi e sfide per l'implementazione delle azioni
- Identificazione delle azioni prioritarie e dei relativi costi
- Descrizione dettagliata di una azione per ambito di intervento
- Conclusioni





# DRAFT ROADMAP EMILIA-ROMAGNA



- *TRANSPORT INFRASTRUCTURE* -> Raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese nella tratta compresa tra Parma e Vicofertile
- *LEGISLATION* -> Legge regionale di incentivo al trasporto ferroviario delle merci (L.R. 30/2019)
- *LEGISLATION* -> Istituzione della Zona Logistica Semplificata (L 205/2017 e DPCM n.12 del 25.01.2018)



# AZIONI PILOTA REIF



- Nell'ambito delle attività del WP.T2 del progetto REIF, Regione Emilia-Romagna e Fondazione ITL sono responsabili della realizzazione delle azioni pilota #2, #5, #8
- L'azione pilota #2 è incentrata sulla creazione di una struttura di “governance” del cluster intermodale regionale (ER.I.C), ovvero di un insieme formalizzato di regole multilivello che disciplinano la gestione del cluster stesso
- L'obiettivo delle azioni pilota #5 e #8 è rispettivamente di:
  - Valutare i benefici indotti dalla rimozione dei colli di bottiglia infrastrutturali e funzionali presenti lungo la rete ferroviaria regionale
  - Valutare l'aggregazione di carichi su diversi nuovi nodi della rete per l'attivazione di nuovi servizi merci ferroviari di medio-lungo raggio



## AZIONE PILOTA #2



- Le attività dell'azione pilota #2 sono nelle fasi conclusive. Di seguito vengono riportati i risultati raggiunti
  - Approvazione da parte della Giunta Regionale del nuovo «Protocollo di Intesa per la definizione, lo sviluppo e la promozione del cluster ER.I.C. e la Collaborazione del sistema delle piattaforme intermodali della Regione Emilia-Romagna nel contesto nazionale e Internazionale - Attività 2021-2025» - Delibera Num. 1934 del 21/12/2020
  - Redazione del Regolamento attuativo del Protocollo di Intesa del cluster ER.I.C
  - Impostazione di un *contratto di rete* per permettere alle imprese del cluster ER.I.C aderenti di partecipare a progetti finanziati ed a iniziative di carattere commerciale



## AZIONI PILOTA #5 E #8

- Le attività delle azioni pilota #5 e #8 sono nelle fasi conclusive e sono state realizzate mediante l'aggiornamento e l'uso del modello regionale di simulazione dei trasporti. Di seguito vengono riportati i principali risultati raggiunti:
  - Potenziamento del modello regionale di simulazione dei trasporti, mediante l'integrazione dei moduli relativi al trasporto merci ferroviario (rete e servizi, matrici O/D, modello per la scelta modale)
  - Stima dei benefici ottenuti dalla rimozione dei colli di bottiglia
  - Analisi dei volumi che possono essere trasportati via ferro dai principali nodi della rete intermodale
  - Valutazione per l'attivazione di nuovi servizi
  - Introduzione nella strumenti di simulazione dei trasporti di dati provenienti da fonti innovative (open data e floating car data - FCD)



# ATTIVITÀ DA SVOLGERE



- Conclusione azioni pilota - Luglio 2021 (WP.T2)
- Misure di policy - D.T1.4.3 e Convocazione tavoli advisory board- Luglio/Settembre 2021 (WP.T3)



# CONCLUSIONI

Le attività previste dal WP.T1 del progetto REIF sono state incentrate:

- individuazione delle best practices regionali
- analisi dello status quo
- Individuazione stakeholder di riferimento
- Analisi del mercato potenziale
- Individuazione colli di bottiglia
- Individuazione interventi prioritari e stima dei costi

Le attività del WP.T1 si concluderanno con l'analisi delle misure di policy finalizzate al sostegno del traffico ferroviario delle merci.

Tali studi, insieme alle azioni pilota in fase di conclusione, costituiscono il punto di partenza per la costruzione di una strategia regionale per potenziare il sistema intermodale e la definizione della Draft Road Map ne costituisce il primo passo.



# GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Francesco Paolo Nanni Costa



[www.interreg-central.eu/reif](http://www.interreg-central.eu/reif)



[Francesco.nannicosta@regione.emilia-romagna.it](mailto:Francesco.nannicosta@regione.emilia-romagna.it)



+39 0515273995



[facebook.com/REIF](https://facebook.com/REIF)



[linkedin.com/in/REIF](https://linkedin.com/in/REIF)



[twitter.com/REIF](https://twitter.com/REIF)



TAKING COOPERATION FORWARD



# Politiche attive per l'intermodalità sostenibile

**Prof. FRANCESCO BENEVOLO**

Docente di Economia dei Trasporti e delle Infrastrutture  
Università Europea di Roma

Direttore Operativo  
RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A.

*Con la collaborazione dell'Ing. DARIO APONTE, della Dott.ssa  
MARTA MARINELLI e dell'Ing. ALFREDO BALDI*

13 luglio 2021



## I N D I C E

1. LO SCENARIO ECONOMICO
  2. L'INCENTIVO FERROBONUS
  3. UN AIUTO AL SETTORE: DL GENOVA
  4. I FERROBONUS REGIONALI
  5. L'INCENTIVO NORMA MERCI
  6. INCENTIVI ALL'INTERMODALITA'
  7. GLI INCENTIVI NEGLI ALTRI PAESI EUROPEI
  8. FUTURE
-

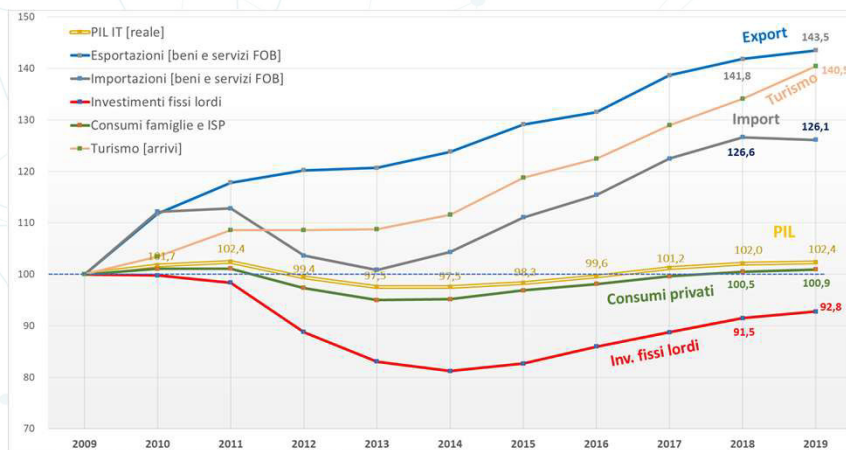


# 1 . L O S C E N A R I O E C O N O M I C O

---

## ANDAMENTO TRAFFICI TREND PRE PANDEMIA

2009-2019: una ripresa debole, eterogenea, guidata da esportazioni e turismo



Valori in euro costanti, concatenati con anno di riferimento 2015 ed indicizzati al 2009=100.  
Turismo, misurato in termini di somma di arrivi italiani e stranieri

### Consolidamento del settore Contract Logistics

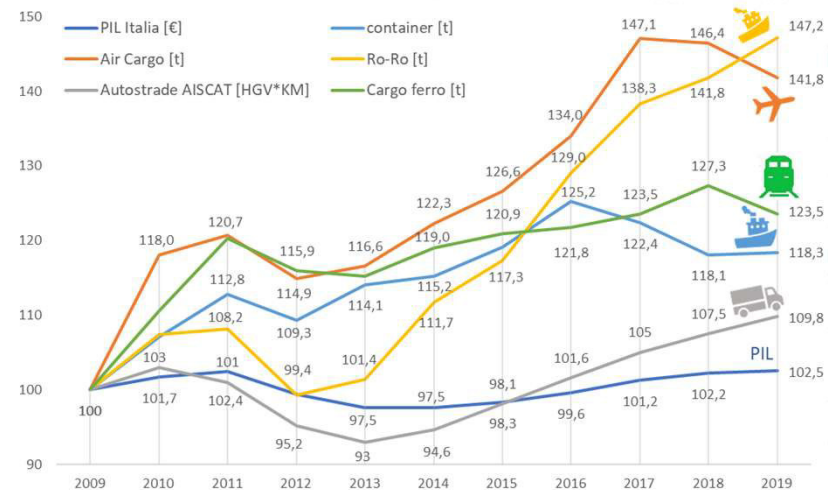
- 22% imprese VS +27% mercato

Crescita Strategic Contract Logistics (+37%)

Fonte: elaborazione su dati Istat, Assoporti, Aiscat

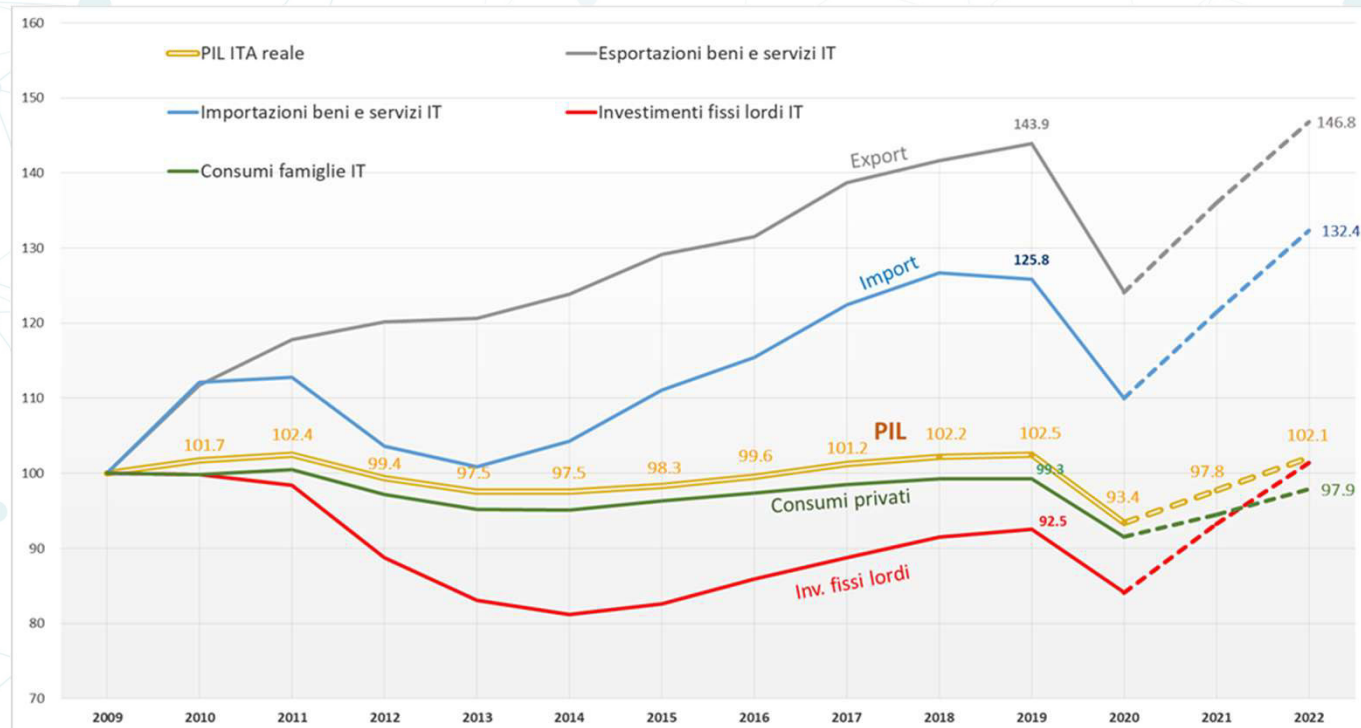
### Decoupling trasporto merci – PIL

- Internazionalizzazione economia
- Allungamento catene logistiche
- Nuovi modelli di logistica distributiva conseguenti, i.e., dall'esplosione dell'e-commerce



Variazione del PIL a prezzi costanti (anno base 2010), Air cargo, Cargo ferro, Cargo mare container e Ro-Ro e veicoli pesanti per km su autostrade per Italia (valore 2009=100)

## ANDAMENTO PIL E VARIABILI MACROECONOMICHE PREVISIONI DI RIPRESA ECONOMICA

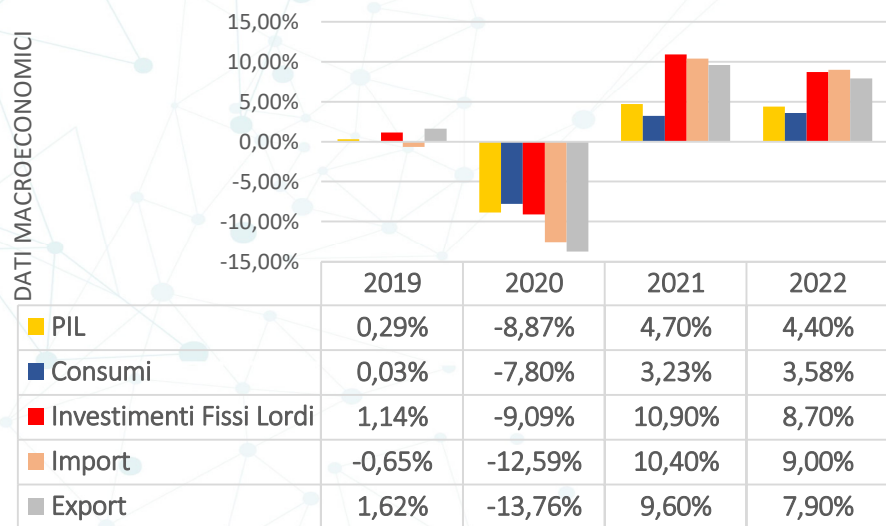


- Nel 2020, impatto devastante dell'emergenza sanitaria: **crollo delle componenti della domanda aggregata e del PIL (-8,8%)**.
- Previsioni PIL 2021 [+4,7%] e 2022 [+4,4%] caratterizzati da una forte ripresa anche della componente **Investimenti Fissi**, dovuta ai forti investimenti previsti nel PNRR
- Previsioni al 2022 componenti Export e Import superano i valori pre-crisi

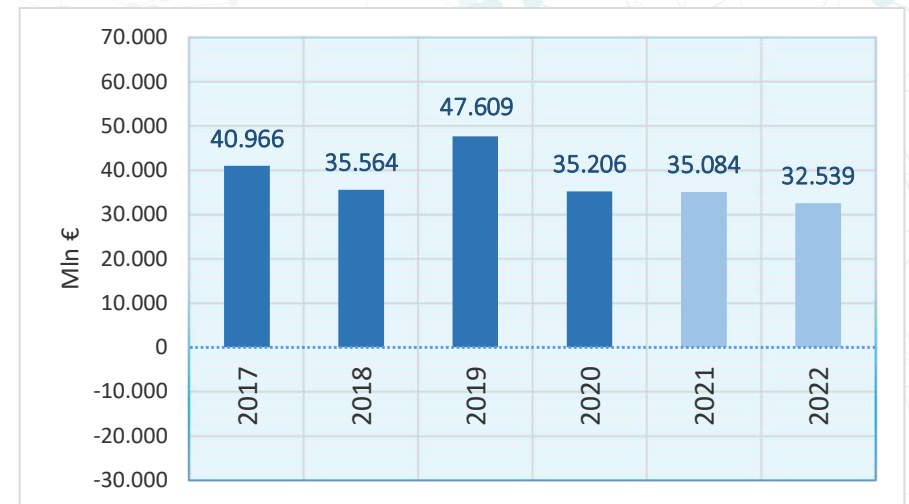
Fonte: Elaborazioni RAM su dati ISTAT marzo; stima per il 2021 e 2022 tramite variazioni pubblicate ne *Le prospettive per l'economia italiana nel 2021-2022*, Istat, Giugno 2021.

## ANDAMENTO PIL E VARIABILI MACROECONOMICHE PREVISIONI DI RIPRESA ECONOMICA

Variazioni variabili macroeconomiche



Saldo bilancia commerciale



- Nonostante la forte ripresa dell'export, il saldo della bilancia commerciale non raggiunge i valori pre-crisi pandemica, a causa del bilanciamento della ripresa dell'import;
- Conferma come la ripresa del PIL è legata anche alla forte ripresa della componente degli Investimenti fissi +10,9% nel 2021 e +8,7% nel 2022

Fonte: Elaborazioni RAM su dati ISTAT marzo; stima per il 2021 e 2022 tramite variazioni pubblicate ne *Le prospettive per l'economia italiana nel 2021-2022*, Istat, Giugno 2021.



## ANDAMENTO TRAFFICI PREVISIONI DI RIPRESA POST PANDEMIA



PIL Italia  
2021/2020  
+4,7%\*



2021: Cargo Aereo  
a solo -4,1% sul  
dato 2019\*\*\*

2021: si stima una  
ripresa del comparto Ro-  
Ro: +8% rispetto al  
primo trimestre 2020\*\*

Ro-Pax, in tutte le  
AdSP rilevate si  
registrano cali intorno  
al 30%\*\*



Passeggeri Aereo ancora a  
-81,4% su dati 2019\*\*\*

### LATO MERCI

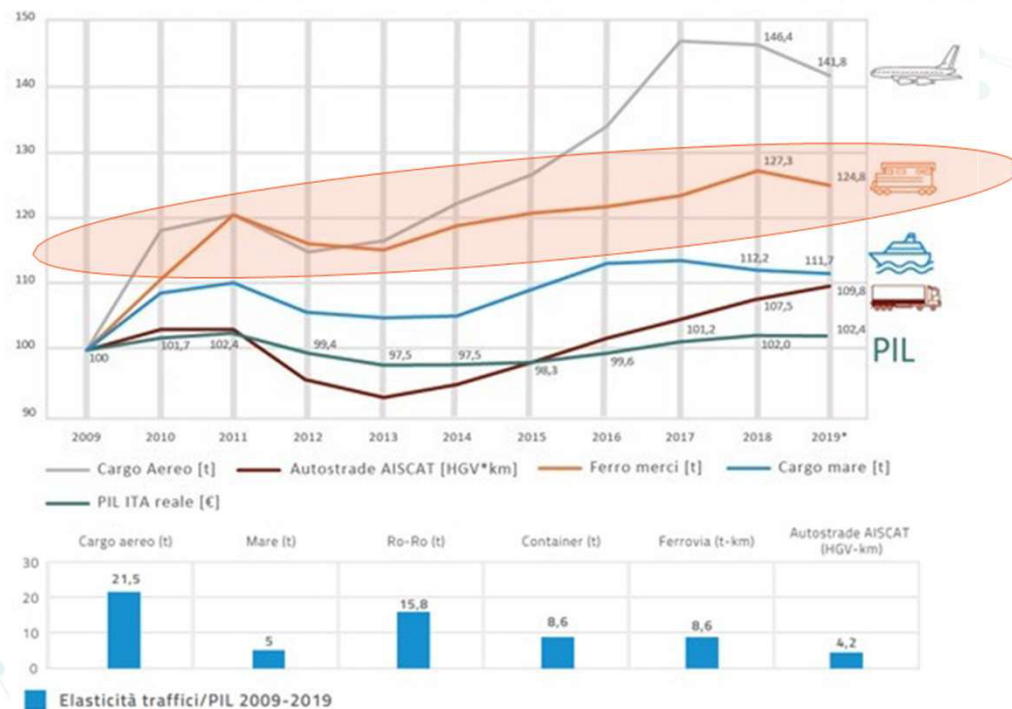
Le prime rilevazioni forniscono una sostanziale inversione di tendenza per il traffico merci

### LATO PASSEGGERI

I dati disponibili dei primi trimestri rilevano un forte calo dovuto al sostanziale assenza dell'impatto della pandemia per i mesi di Gennaio e Febbraio 2020

\*Fonte Istat; \*\*Fonte: Sulla base dei dati disponibili di 10 AdSP; si segnala come lato passeggeri i dati disponibili dei primi trimestri rilevano un forte calo dovuto al sostanziale assenza dell'impatto della pandemia per i mesi di Gennaio e Febbraio 2020 a livello globale \*\*\*Fonte: Assaeroporti, dati aggiornati a Giugno 2021

## ANDAMENTO TRAFFICI FOCUS CARGO FERROVIARIO

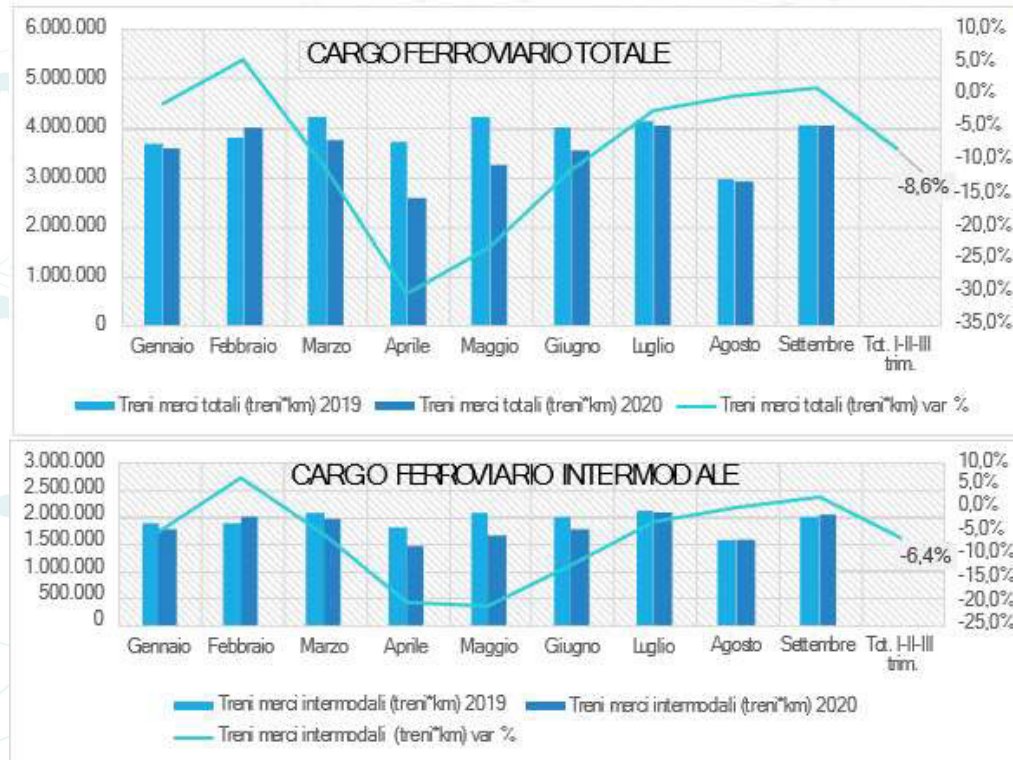


### Principali ragioni delle buone performance ferroviarie

- Dal 2015 avvio di una politica di rilancio del settore basata su una visione ed una strategia chiara;
- Investimenti infrastrutturali finalizzati nel medio-lungo periodo, al recupero di competitività della modalità ferroviaria con prestazioni omogenee da origine a destino tramite upgrade funzionale a standard europei, realizzazione dei grandi tunnel di base sulle direttrici alpine e programmi di ultimo miglio;
- Incentivi per avviare e sostenere la ripresa del settore anche nel breve periodo: alle imprese ferroviarie (**norma merci**), al mercato (**ferrobonus**); per la formazione del personale e l'ammodernamento dei carri;

Fonte: Elaborazioni RAM su dati ISTAT, Eurostat, Assaeroporti, ESPO, AISCAT. Correlazione a valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100 tra PIL IT/Trasporti. \*Ove non presenti dati definitivi per il 2019, stima su variazioni trimestrali 2019.

## ANDAMENTO TRAFFICI FERROVIARI IMPATTO COVID-19



- Calo medio marzo-giugno 2020
  - Cargo ferroviario Tot: -19%
  - Intermodale ferroviario: -14%
- Recupero nei mesi post-lockdown 2020
  - Cargo ferroviario Tot 2020: -3,7%
  - Intermodale ferroviario 2020 : -2,9%
- Forte crescita gennaio-maggio 2021
  - Cargo ferroviario: +25% sul 2020  
+10% sul 2019
- Sostanziale tenuta del comparto ferroviario, in particolare di quello intermodale, che è risultato resiliente anche sulle tratte internazionali interessate dai blocchi alle frontiere in periodo di lockdown
- **Probabile effetto «buffer» degli incentivi per il trasporto ferroviario** (Norma Merci e Ferrobonus) che hanno consentito continuità nei servizi merci nonostante i cali dei carichi



## CARGO FERROVIARIO ALCUNE EVIDENZE

### Decoupling Index PIL-Trasporti 2009-2019, merci



Fonte: elaborazioni RAM su dati ISTAT, Eurostat, Assaeroporti, ESPO, AISCAT. Ove non presenti i dati definitivi per il 2019, stima su variazioni trimestrali 2019.

Forte elasticità PIL-trasporto merci, particolarmente accentuata su cargo aereo, trasporto ferroviario e movimentazioni di rotabili

#### Decoupling trasporto ferroviario merci – PIL «asimmetrico»

- Crescita traffici e del settore >>> della crescita del Paese (PIL) nei periodi di espansione o stagnazione
- Diminuzione dei traffici e del settore minore o uguale alla diminuzione della crescita del Paese nei periodi di contrazione



## 2 . L ' I N C E N T I V O F E R R O B O N U S

## ECOBONUS 2007-2010 INCENTIVO ALL'INTERMODALITA'

**Incentivo** promosso e attuato dal Governo italiano che prevedeva il rimborso, fino al 30% delle spese sostenute dagli autotrasportatori che abbiano scelto di utilizzare le **Autostrade del Mare** invece di percorrere strade e autostrade.

Strumento ideato per supportare gli operatori della catena logistica nella scelta dell'intermodalità attraverso meccanismi di finanziamento a sostegno della domanda di servizi logistici alternativi al tutto strada.

L'incentivo ha manifestato nel corso del tempo una curva dell'effetto di sostegno alla domanda molto positiva ed è stato in grado di favorire la nascita delle Autostrade del mare attenuando gli effetti della crisi economica.



I beneficiari di tale incentivo erano stati individuati nelle **imprese di autotrasporto** che imbarcavano su nave cassemobili e veicoli, accompagnati o meno dai relativi autisti, al fine di percorrere le tratte marittime individuate dal Ministero, effettuando almeno 80 viaggi su ciascuna rotta. L'incentivo era diretto alla compensazione dei costi esterni risparmiati grazie all'utilizzo delle rotte marittime individuate in alternativa al tutto strada.

L'Ecobonus ha sottratto alla viabilità stradale, per ciascuna delle annualità, circa 500 mila viaggi di Tir.



Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS

## FERROBONUS 2010-2011

### MISURA PILOTA

#### FERROBONUS 2010-2011

- Il **Ferrobonus** è un incentivo a **sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro**, istituito dall'articolo 3 del Decreto Ministeriale n. 592 del 4 agosto 2010 e modificato dal Decreto Ministeriale n. 750 del 14 ottobre 2010. Investimenti infrastrutturali finalizzati nel medio-lungo periodo, al recupero di competitività della modalità ferroviaria con prestazioni omogenee da origine a destino tramite upgrade funzionale a standard europei, realizzazione dei grandi tunnel di base sulle direttrici alpine e programmi di ultimo miglio;
- I beneficiari ammissibili erano imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario che commissionavano servizi di trasporto e/o di trasbordo multimodale mediante treni completi sul territorio nazionale. L'incentivo era stato concesso a condizione che i beneficiari mantenessero almeno l'80% del volume di merci movimentate con trasporto o trasbordo multimodale nel corso dell'anno successivo all'entrata in vigore del primo regime Ferrobonus.

#### Risultati:

- **Aumento dei treni-km** da 18 294 421,21 (1° luglio 2009 - 30 giugno 2010) a 22 116 059,68 l'anno successivo (15 ottobre 2010 - 14 ottobre 2011), registrando un aumento del traffico intermodale, quale definito nel regime Ferrobonus, **del 17,3%**. Gli aiuti effettivamente erogati ammontavano a 1,05 EUR per treno-km.
- Considerando l'impatto positivo, benché limitato, del primo regime Ferrobonus, il Governo italiano ha deciso di ripetere l'esperimento e ha stanziato risorse di bilancio per incentivare, in modo sostenibile, il trasporto ferroviario intermodale.

## FERROBONUS BASE NORMATIVA E FINALITA'

Con Decreto MIT, oggi MIMS, del **14 luglio 2017, n.125** (GU n.190 del 16-08-2017), attuato con Decreto Dirigenziale 17 agosto 2017, è stato emanato il regolamento recante i criteri e le modalità per la concessione di **contributi ai servizi di trasporto ferroviario intermodale e trasbordato in arrivo e in partenza da nodi logistici o portuali in Italia**, al fine di sostenere il completo sviluppo del sistema di trasporto intermodale.

Il regime di sostegno assume la forma di una sovvenzione fissata a un livello corrispondente ai risparmi in termini di costi esterni che il trasporto ferroviario permette di realizzare rispetto al trasporto stradale. L'intervento mira a ottimizzare l'uso del trasporto intermodale di merci su rotaia con l'obiettivo di una riduzione complessiva dei costi che gravano sulla catena logistica.

### ❖ Base normativa nazionale:

Art. 1, commi 648 e 649, Legge di Stabilità 2016;

**Decreto 14 luglio 2017, n.125;**

Art 1 comma 110, Legge di bilancio 2020;  
Art. 197 comma 1, Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34;

Decreto Dirigenziale n. 59 del 16 marzo 2020

### ❖ Base normativa comunitaria:

Comunicazione sugli aiuti di stato alle imprese ferroviarie COM C(2008) 184;  
Decisione CE C (2016) 7676 del 24.11.2016;  
Decisione CE C (2020) 2528 del 24.04.2020.

### Dotazione attuale

**circa 59 M €**

La L. di Bilancio 2020 ha previsto una dotazione di € 14M per il periodo di incentivazione 2019/20 (a cui sommare ulteriori € 20M previsti dal DL Rilancio) e € 25M per il periodo di incentivazione 2020/21

**2017 /18**

**Oltre 18.8 M €**

**2018/19**

**Oltre 39 M €**

**2019/20**

**14 + 20 M €**

**2020/21**

**25 M €**



## FERROBONUS

### A CHI SI RIVOLGE E COME FUNZIONA

#### ❖ Beneficiari

- **Imprese utenti di servizi ferroviari** (art. 2082 c.c.), che commissionano treni completi a imprese ferroviarie, attraverso contratti di servizi ferroviari per trasporto intermodale e trasbordato.
- **Operatori del trasporto combinato (MTO)** i quali concludono un contratto di trasporto multimodale per proprio conto assumendo la responsabilità dell'esecuzione del contratto.

#### ❖ Meccanismo di incentivazione

Incentivo variabile, stabilito in un massimo di 2,50 Euro per ogni treno/km calcolati in base alla percorrenza sul territorio italiano sino a eventuali punti di confine. Possono essere erogati incentivi su base regionale, per la relativa tratta di competenza, in caso di arrivo o partenza in determinati territori regionali (Regioni aderenti: Liguria, Lombardia, Piemonte, Toscana).

#### ❖ Beneficiari indiretti

Utenti finali del servizio di trasporto ferroviario attraverso il **meccanismo di ribaltamento** - solo nel caso in cui il beneficiario sia un "MTO" (minimo il 50% del contributo).

I **beneficiari**, attraverso l'istanza di ammissione, si sono impegnati a:

- ❖ **mantenere** in essere, per 12 mesi dall'entrata in vigore del decreto, **un volume di traffico ferroviario** intermodale e/o trasbordato, espresso in treni-km percorsi sulla rete nazionale italiana, non inferiore alla media del volume di traffico effettuato nel triennio 2012 - 2014;
- ❖ **incrementare**, per il successivo periodo di 12 mesi, tale volume di traffico;
- ❖ **mantenere**, per ulteriori 24 mesi, il volume di traffico ferroviario raggiunto nell'ultimo periodo di 12 mesi di incentivazione.

Sono **incentivabili** gli acquisti di **treni completi** che effettuano:

- ❖ **trasporto intermodale**: trasporto di merci, nella stessa unità di carico o sullo stesso veicolo stradale, che utilizza due o più modi di trasporto e che non implica l'handling della merce nelle fasi di scambio modale;
- ❖ **trasporto trasbordato**: trasporto nel quale le merci effettuano la parte iniziale e/o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, con rottura di carico;
- ❖ le **percorrenze minime** incentivabili sono **pari a 150 km** (comprese le percorrenze in territorio estero) salvo i casi di collegamenti fra porti ed interporti.

## FERROBONUS MODALITA' E COEFFICIENTI

- I beneficiari presentano le **rendicontazioni** entro 60 giorni dal termine del **periodo di incentivazione** (dal 31 agosto 20xx al 30 agosto 20xx). Successivamente, entro 30 giorni dal ricevimento del contributo, i beneficiari qualificatisi come MTO, hanno l'obbligo di effettuare il **ribaltamento** dello stesso in favore dei clienti dei servizi ferroviari.
- Dall'analisi dei dati emerge che il **coefficiente unitario** del contributo è risultato di:
  - € **0,687** per treno-km per la prima annualità (dotazione di € 18,8 M – Nuovo Ferrobonus);
  - € **1,276** per treno-km per la seconda annualità (dotazione di € 39 M – Nuovo Ferrobonus);
  - € **1,164** per treno-km per la terza annualità (dotazione di € 34 M – Proroga Ferrobonus + DL Rilancio).
- A questi contributi si sommano quelli di natura regionale, laddove applicabili.



## NUOVO FERROBONUS RISULTATI

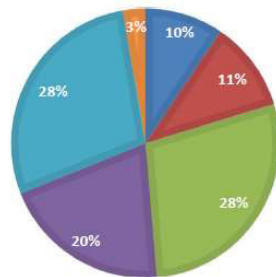
Le domande di accesso ai contributi ritenute ammissibili dalla Commissione istituita presso il MIMS (già MIT), a seguito dell'attività di istruttoria svolta da parte della RAM – Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, sono state circa 70 per ogni annualità. Sulla base delle informazioni ricavate dalle istanze, il **totale dei treni-km** riferibili al **triennio 2012-2014** rappresentato in fase di istanza è stato superiore ai 21 milioni, di cui il 65% espressi da MTO.

Dalle tre annualità rendicontate è possibile stimare un aumento del traffico delle merci via ferrovia rispetto alla media del triennio di riferimento di circa il 20% sul totale dei treni-km rendicontati.

Il **traguardo** raggiunto con la **PROROGA FERROBONUS**, ovvero il **terzo anno di incentivazione**, è di **28 M di treni-km**, di cui circa l'80% riconducibile ad imprese ferroviarie o operatori del trasporto fortemente specializzati sul ferroviario.

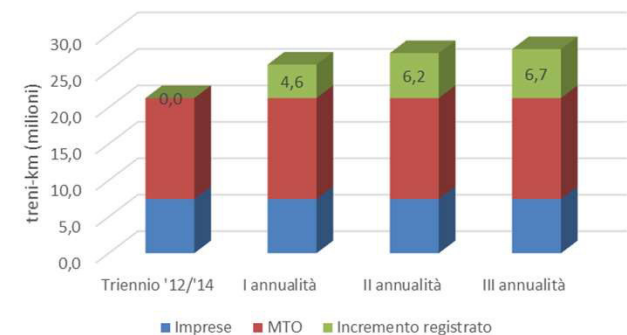
### BENEFICIARI PER CATEGORIA

■ ALTRE ■ AP ■ MTO\_ALTRO ■ MTO\_IF ■ MTO\_SP ■ VM



Emerge tra i beneficiari della misura una netta preponderanza di imprese impegnate nella offerta di servizi logistici e di trasporto, mentre le imprese di produzione (AP) o comunque effettivamente individuabili come domanda di trasporto, superano di poco il 20% del totale.

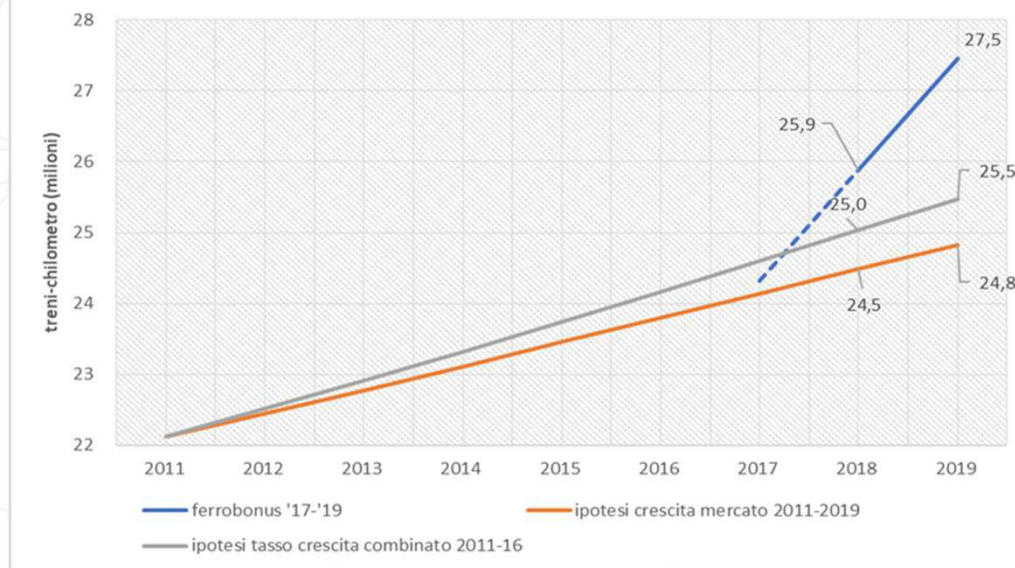
### traffici Ferrobonus



\* Fonte RAM su dati di istruttoria

## NUOVO FERROBONUS IMPATTI ED EFFICACIA

stima impatto ferrobonus sui volumi di traffico



Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS

### Impatti del Ferrobonus biennio 2017-2019

Assumendo come impatto il differenziale tra il traffico intermodale e trasbordato finanziato dal Ferrobonus nel biennio ed il traffico ottenuto applicando alla platea Ferrobonus 2011 il tasso di crescita media registrata dal combinato nel periodo 2011-2016 risultano i seguenti impatti direttamente ascrivibili alla misura:

- ~ 8% traffico intermodale e trasbordato 2019
- + 3 milioni treni-km nel biennio per un valore di ~57M€
- ~45-65M€ di minori impatti esterni nel biennio, calcolati sul  $\Delta$ .

## PROROGA FERROBONUS FASE DI ACCESSO AL CONTRIBUTO

### Proroga Ferrobonus 2020/2021

Visti i risultati dei primi due anni di incentivazione, il **Decreto Interministeriale n. 125 del 14 luglio 2017** è stato prorogato con **Decreto Dirigenziale n. 59 del 16 marzo 2020**.

In seguito all'accesso alla misura, RAM – Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa ha proceduto alla verifica di ammissibilità delle 73 istanze presentate a seguito della proroga del periodo di incentivazione per le ulteriori due annualità comprese fra il 31 agosto 2019 ed il 30 agosto 2020 ed il 31 agosto 2020 ed il 30 agosto 2021.

- nr. 54 domande provengono da imprese già beneficiarie nelle scorse annualità (2018 – 2019)
- nr. 19 domande provengono da imprese non beneficiarie delle precedenti annualità

In seguito alla fase di istruttoria, **sono risultate ammissibili nr. 71 istanze**, di cui una rinunciataria (di queste 45 si qualificano come MTO e 25 come imprese utenti di servizi ferroviari).

## PROROGA FERROBONUS FASE DI RENDICONTAZIONE

### Effetto emergenza Covid-19

È necessario segnalare che per le imprese già beneficiarie, vi è l'obbligo di incrementare il volume di traffico ferroviario rendicontato nella precedente annualità; nel caso di nuove imprese beneficiarie invece è vigente l'obbligo di dimostrare di aver almeno mantenuto la media del volume di traffico riferita al triennio 2012-2014 dichiarata in fase di domanda.

- 31 imprese fra quelle già beneficiarie rendicontano un numero di treni-km inferiore rispetto a quello della precedente annualità e 4 imprese fra quelle nuove beneficiarie risultano non aver mantenuto la media dei treni-km del periodo 2012-2014 espressa in fase di domanda.

Tali casistiche sono principalmente riconducibili all'emergenza sanitaria legata al virus COVID-19 ed al conseguente lockdown che ha caratterizzato il periodo da marzo a maggio 2020 imponendo la chiusura della quasi totalità delle attività produttive e dei servizi connessi. La Commissione preposta ha valutato positivamente la documentazione comprovante l'eccezionalità della situazione che ha causato il mancato incremento dei volumi di traffico precedenti.

### Dotazioni finanziarie Ferrobonus 2020

Pertanto, vista l'emergenza sanitaria, alla dotazione finanziaria di **14 M** di Euro autorizzata attraverso la **Legge di Bilancio 2020**, si sono aggiunti **20 M** di Euro stanziati attraverso il cosiddetto **DL Rilancio** (ex. l'articolo 197, comma 2, del decreto-legge 20 maggio 2019, n. 34 convertito, con legge 17 luglio 2020, n.77, pubblicata in S.O. n. 25 della Gazzetta Ufficiale – Serie Generale n. 180 del 18 luglio 2020).

# 3 . U N A I U T O A L S E T T O R E : D L G E N O V A

---



## DL GENOVA ART. 7, COMMA 2-bis

### Crollo del Ponte Morandi

Il decreto-legge n. 109/2018, ha previsto in primo luogo una serie di interventi per il sostegno e la ripresa economica della città di **Genova** in conseguenza del crollo del viadotto Polcevera dell'autostrada A10, avvenuto il **14 agosto 2018**.

In particolare, l'articolo 7 istituisce la «Zona Logistica Speciale – Porto e Retroporto di Genova» ed inoltre prevede la concessione di un contributo, al fine di sostenere il trasferimento di una quota del trasporto di merci su strada ad altre modalità di trasporto. Detto contributo, spetta alle **imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario** che abbiano commissionato, a far data **dal 15 agosto 2018 al 31 dicembre 2018**, servizi di trasporto combinato o trasbordato con treni completi in arrivo e in partenza dal nodo logistico e portuale di Genova. Per l'anno 2018 il limite al contributo previsto dall'art. 1, commi 648 e 649, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, è innalzato fino alla misura doppia rispetto all'importo stabilito dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 14 luglio 2017, n. 125. Ai relativi oneri, nel limite di 5 milioni di euro per l'anno 2018, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 1230, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

### Rendicontazioni del ristoro

Il **DL Genova** si incardina nel sistema nazionale e regionale (R. Liguria) della misura Ferrobonus, stanziando una dotazione massima di 5 M di Euro, prevedendo un contributo di € 5 per treno-km. Incrociando i dati di riferimento per l'erogazione del ristoro con i dati delle rendicontazioni Ferrobonus, **sono risultati ammissibili 7 beneficiari**, in quanto presenti nei quattro nodi logistici di Genova: Genova Marittima, Genova Voltri, Genova Voltri Mare, Genova Sestri Ponente.

## DL GENOVA ART. 7, COMMA 2-bis

### Sovrapposizione dei contributi e divieto di cumulo

In merito ai contributi previsti dal richiamato DL Genova, si segnalano le conclusioni dell'attività di verifica dei limiti circa i contributi spettanti a 4 beneficiari (compresi fra i 7 che hanno percepito i contributi ai sensi dell'art. 7, c.2-bis), nonché i contributi revocati per effetto dell'avvenuta erogazione ad opera dell'AdSP dei contributi di cui all'art. 7, c.2-ter del medesimo DL Genova, il quale prevede divieto di cumulo dei contributi nel periodo intercorrente tra il 20 novembre 2018 e il 19 dicembre 2019.

### DL Genova, art. 7, comma 2-bis

I contributi erogati, quali aiuto al settore cargo ferroviario, in seguito al crollo del ponte Morandi, seguendo lo schema Ferrobonus, sono stati calcolati moltiplicando i treni-km rendicontati tra il 15 agosto 2018 e il 31 dicembre 2018 per i 5 € previsti, ammontando quindi ad un totale di € 1.656.627,39.

Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS

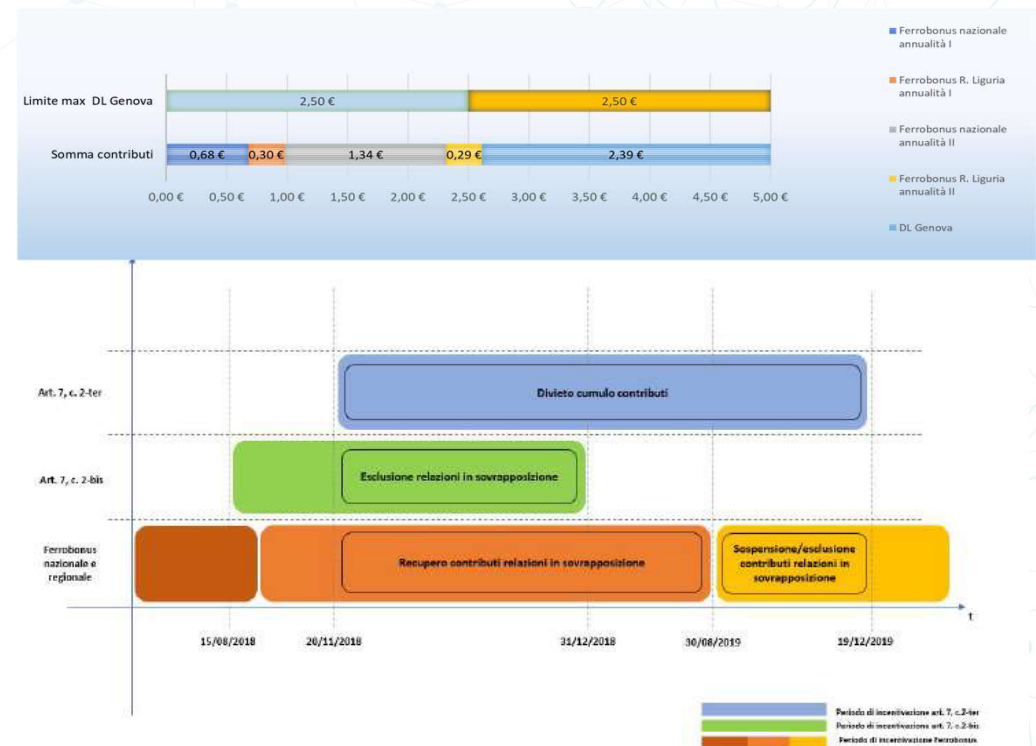


Figura 1 Grafico effetti erogazione contributi per i quattro beneficiari in sovrapposizione



European Union  
European Regional  
Development Fund

REIF

4 . I F E R R O B O N U S R E G I O N A L I



## FERROBONUS INTERVENTI REGIONALI E OBIETTIVI

Le **Regioni Liguria, Piemonte, Lombardia e Toscana** hanno deciso di adottare rispettive misure di incentivazione regionale sulla base dello schema Ferrobonus. Con proprie risorse forniscono annualmente un “surplus” di incentivo per quei treni **in partenza e/o in arrivo nei rispettivi territori regionali** (con esclusione dei meri attraversamenti).

Dotazioni regionali:

- ❖ Regione Piemonte:  
2018 € 400.000;  
2019 € 200.000;  
2020 € 466.000.
- ❖ Regione Liguria:  
2018 € 200.000  
2019 € 200.000  
2020 € 200.000
- ❖ Regione Lombardia:  
2018 – 2019 – 2020  
€ 600.000 annui
- ❖ Regione Toscana:  
2020 € 420.000

Contributo Ferrobonus	I ANNUALITA'		II ANNUALITA'		III ANNUALITA'	
	Coefficiente (t*km) €	Nr. Beneficiari	Coefficiente (t*km) €	Nr. Beneficiari	Coefficiente (t*km) €	Nr. Beneficiari
<b>Nazionale</b>	<b>0,687</b>	<b>58</b>	<b>1,276</b>	<b>55</b>	<b>1,164</b>	<b>70</b>
<b>R. Liguria</b>	<b>0,305</b>	<b>9</b>	<b>0,305</b>	<b>8</b>	<b>0,409</b>	<b>11</b>
<b>R. Lombardia</b>	<b>0,217</b>	<b>41</b>	<b>0,235</b>	<b>34</b>	<b>0,245</b>	<b>41</b>
<b>R. Piemonte</b>	<b>0,174</b>	<b>29</b>	<b>0,109</b>	<b>24</b>	<b>0,280</b>	<b>32</b>
<b>R. Toscana</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,233</b>	<b>14</b>

## FERROBONUS REGIONALI VERIFICHE LIMITI ALLA CUMULABILITA' (2020)

Al fine di verificare l'ammissibilità di tutti i contributi stanziati dalle Amministrazioni regionali («Ferrobonus Regionali»), sono stati effettuati dei controlli circa il rispetto della soglia di intensità massima consentita dalla normativa nazionale e comunitaria applicabile. Tali controlli si sono resi necessari in particolare alla luce dell'assegnazione di ulteriori contributi derivanti da fonti nazionali (fra tutti il Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109 cd. «DL Genova»), non cumulabili con altri incentivi.



Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS

## 5 . L ' I N C E N T I V O N O R M A M E R C I

---

## LA NORMA MERCI BASE NORMATIVA E FINALITÀ

La misura di supporto al trasporto ferroviario delle merci, introdotta dal triennio 2015-2017 e prorogata dapprima al biennio 2018-2019 e poi al triennio 2020-2022, è stata introdotta al fine di compensare i costi per l'accesso all'infrastruttura per le regioni del Meridione (2015), poi ampliata con l'introduzione del contributo ambientale sull'intero territorio italiano (2016-2022).

- ❖ **Beneficiari diretti:** Imprese ferroviarie, titolari di licenza, che effettuano servizi per il trasporto di merci, garantendo la trazione del treno.
- ❖ **Meccanismo di incentivazione:** la misura prevede due coefficienti chilometrici: fisso per l'utilizzo dell'infrastruttura da/per Sud con un contributo pari a € 1,30/treno-km (elevato a € 1,83 per traghettamento); variabile per risparmio ambientale su intero territorio nazionale (max € 2,50/ per treno-km)

### ❖ Base normativa nazionale:

Art. 1, comma 294, della legge 190/2014;  
Art. 11, commi 2 bis, 2 ter e 2 quater<sup>2</sup>,  
decreto-legge 185/2015;  
Art. 47, comma 11-ter<sup>3</sup>, decreto-legge  
50/2017

### Base normativa comunitaria:

Comunicazione sugli aiuti di stato alle  
imprese ferroviarie COM C(2008) 184;  
Decisione CE C (2019)8217 del 15.11.2019

**Dotazione attuale 300 M €**  
**Il Decreto di attuazione della  
misura per il triennio 2020/22**  
**D.M. 566/2020**

**2020**

**100 M €**

**2021**

**100 M €**

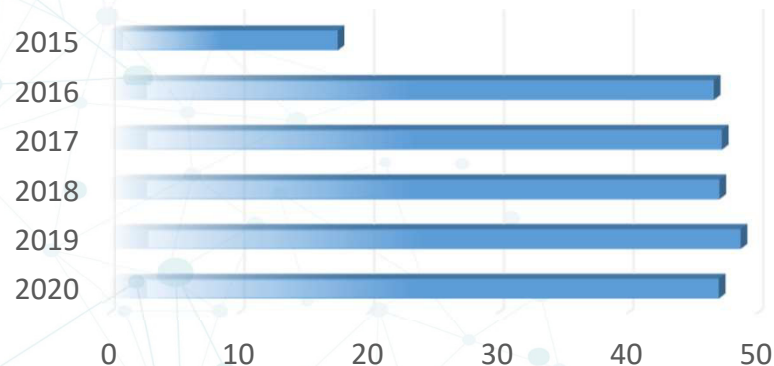
**2022**

**100 M €**

## LA NORMA MERCATO RISULTATI

Le domande di accesso vengono proposte entro il primo trimestre dell'anno successivo al periodo di incentivazione.  
Il **totale dei beneficiari** nel corso delle annualità di incentivazioni è passato da 12 (2015) sino agli attuali **21** (2020).  
Il totale dei treni-km su tutta l'infrastruttura nazionale è passato dai 17,7 milioni di treni-km (riferibili esclusivamente alle relazioni da/per le regioni del Sud Italia) ai quasi **47 milioni di treni-km del 2020**.

### TRENI\*KM RENDICONTATI



Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS

### RIPARTIZIONE COMPONENTI DI CONTRIBUTO





## LA NORMA MERCI IMPATTI ED EFFICACIA

**servizi ferroviari merci: milioni di treni\*km per regione d'Italia 2014-2019**

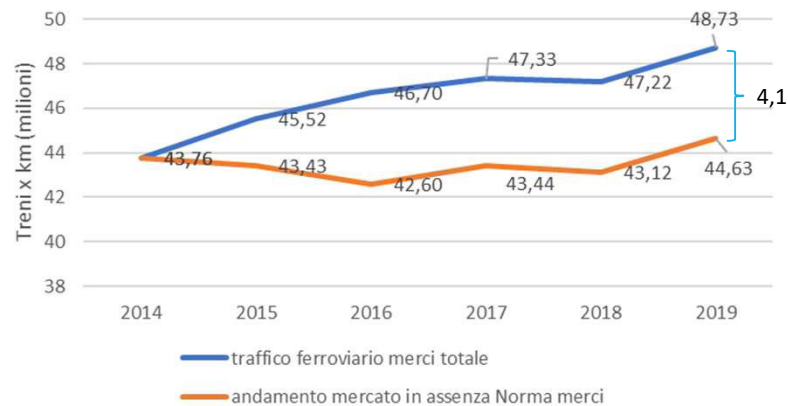
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	var 14-19
isole	3,32	2,84	2,67	2,34	2,13	2,39	-28%
sud*	12,06	13,72	14,65	15,13	15,33	16,18	34%
sub Tot sud+isole	15,37	16,55	17,32	17,47	17,47	18,57	21%
altre regioni	28,39	28,97	29,39	29,86	29,75	30,15	6%
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>43,76</b>	<b>45,52</b>	<b>46,70</b>	<b>47,33</b>	<b>47,22</b>	<b>48,73</b>	<b>11%</b>

\* Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria

### Alcune note sugli incentivi al cargo ferroviario

- La maggior crescita del sud è in linea con l'obiettivo primario della misura: colmare il gap di competitività della modalità ferroviaria nel sud.
- Assumendo che in assenza di incentivi il sud sarebbe cresciuto come le altre regioni peninsulari, possiamo stimare elasticità della domanda al contributo Norma Merci rapportando il differenziale di crescita tra regioni del sud ed altre regioni ai contributi erogati per il sud nel 2015 e 2016 quando il nuovo Ferrobonus non era partito ed è plausibile ritenere che il mercato avesse incamerato tutti i benefici della misura dopo un anno in regime transitorio ed uno ordinario.
- Sulla base dell'elasticità di cui al punto precedente stimiamo che il mercato in assenza della Norma Merci sarebbe stato piatto (var 2014-2019: +2%)

**Norma Merci: impatti sul traffico**



### IMPATTO 2019

- -1,5% traffico pesante su strada
- 9,2% del mercato ~ 80 M€
- ~ 60 M€ minori impatti esterni

Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS

## 6 . I N C E N T I V I A L L ' I N T E R M O D A L I T A ' ,

---

## ECOBONUS 2007-2010 UN CASO DI ECCELLENZA

**Incentivo** promosso e attuato dal Governo italiano che prevedeva il rimborso, fino al 30% delle spese sostenute dagli autotrasportatori che abbiano scelto di utilizzare le **Autostrade del Mare** invece di percorrere strade e autostrade.

I principali **obiettivi** sono di incoraggiare un riequilibrio tra i vari modelli di trasporto delle merci, incentivando in particolare l'uso della modalità marittima.

Altri obiettivi:

- sviluppo sostenibile;
- protezione dell'ambiente;
- decongestionamento delle reti stradali;
- riduzione degli incidenti stradali.



Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS



ANNUALITA' 2007 - 2010			
ANNUALITA'	VIAGGI	IMPORTO PAGATO	ECOBONUS EROGATO
2007	461.849	211.784.229	45.658.071
2008	489.128	245.824.076	62.979.271
2009	479.313	223.688.468	59.930.086
<b>TOTALE</b>	<b>1.430.290</b>	<b>681.296.773</b>	<b>168.567.428</b>
<b>2010</b>	<b>569.967</b>	<b>277.542.968</b>	<b>74.633.821*</b>
AUMENTO RISPETTO ECOBONUS ANNUALITA' PRECEDENTE <i>* Ridotto a 30 Milioni a concorrenza delle risorse successivamente rimodulate ed effettivamente disponibili</i>			<b>25%</b>



## MAREBONUS BASE NORMATIVA E FINALITÀ

Il Piano Strategico Nazionale per la Portualità e la Logistica, risalente al 2015, partendo da una ricognizione delle infrastrutture e dei servizi esistenti, ha posto al centro della strategia di **rilancio della logistica in Italia** il sistema portuale nazionale evidenziando **dieci obiettivi**, declinati in altrettante azioni strategiche, funzionali a tale rilancio tra le quali si evidenziano l'Obiettivo 3 e la corrispondente Azione 3.5.

### ❖ Base normativa

Con **Decreto n. 176 del 13 settembre 2017** (GU n.289 del 12-12-2017) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attuato con Decreto dirigenziale 16 dicembre 2017 (GU n. 293 del 16 dicembre 2017), è stato emanato il regolamento recante individuazione dei beneficiari, commisurazione degli aiuti, modalità e procedure per l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il **trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi sulle rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia**, che collegano porti situati in Italia o negli altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

### ❖ Rotte incentivabili

**Le rotte sono state preliminarmente identificate nel decreto Marebonus.**

Sia per il miglioramento dei servizi di rotte esistenti, che per progetti volti alla creazione di servizi di trasporto combinato, **il contributo è calcolato in base a origine e destinazione ed il corrispondente percorso stradale evitato sulla rete stradale (in km).**



### ❖ Base normativa nazionale:

Art. 1, commi 647 e 648, Legge di Stabilità 2016;

**Decreto n. 176 del 13 settembre 2017;**

Art 1 comma 110, Legge di bilancio 2020;

Art. 197 comma 1, D.L. 19 maggio 2020, n. 34.

### ❖ Base normativa comunitaria:

Comunicazione sui trasporti marittimi COM C(2004) 43;

Decisione CE C (2016) 8459 del 19.12.2016.

Decisione CE C (2021) 1262 del 19.02.2021.

## MAREBONUS

### A CHI SI RIVOLGE E COME FUNZIONA

#### ❖ Beneficiari

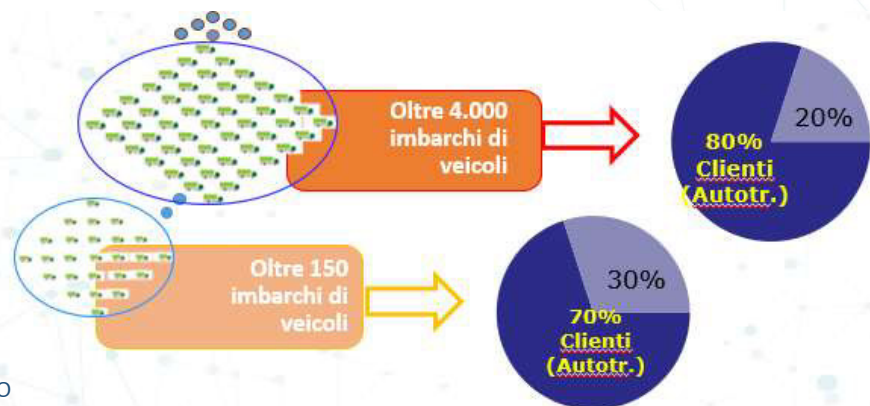
Le **imprese armatrici**, costituite anche in forma consorziata, cooperativa o attraverso slot agreement, aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, le quali abbiano presentato progetti triennali per la realizzazione di nuovi servizi marittimi Ro-Ro e Ro-Pax per il trasporto multimodale delle merci o il miglioramento dei medesimi servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

#### ❖ Meccanismo di incentivazione

Incentivo variabile, stabilito in un massimo di 10 centesimi di Euro per ogni unità imbarcata moltiplicato per i chilometri di tratta sottratta alla percorrenza stradale.

#### ❖ Beneficiari indiretti

**Imprese dell'autotrasporto** utenti dei servizi marittimi attraverso il meccanismo di **ribaltamento** dell'incentivo percepito dall'armatore. I beneficiari (armatori) hanno l'obbligo di riversare almeno il **70%** dell'aiuto ricevuto ogni anno in favore di quelle aziende clienti che abbiano imbarcato almeno 150 unità sul servizio incentivato, ed almeno l'**80%** in caso i clienti abbiano imbarcato almeno 4.000 unità.



## MAREBONUS PRIMI RISULTATI

- ❖ 5 Armatori coinvolti
- ❖ 41 progetti totali:
  - 2 nuovi servizi marittimi;
  - 39 miglioramenti su servizi esistenti.
- ❖ Circa il 40% delle rotte appartenente al cabotaggio internazionale.

**Dotazione totale oltre € 168M.**

La L. di Bilancio 2020 ha previsto una dotazione di € 20M per il periodo di incentivazione 2019/20; inoltre, ulteriori € 30M sono stati previsti dal DL Rilancio, già in fase di pagamento

**2017/18**

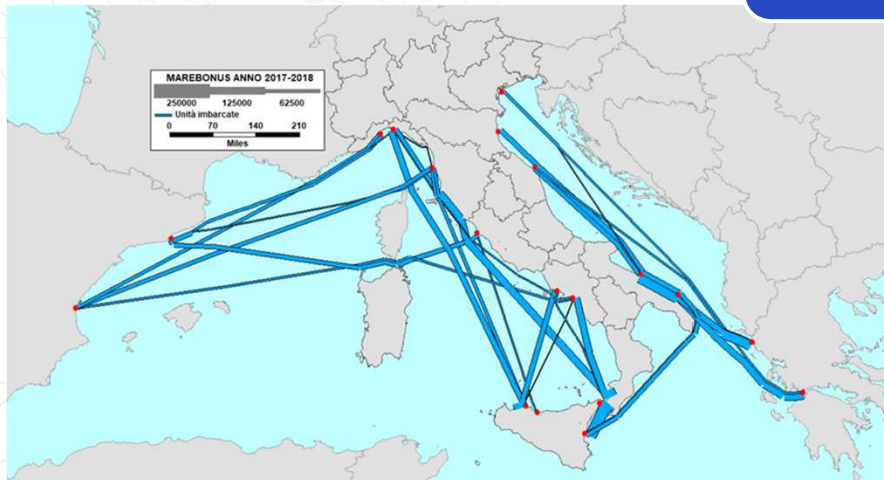
**Oltre 42 M €**

**2018/19**

**76 M € + 30 M €**

**2019/20**

**€ 20 M**



- ❖ Quasi l'80% delle risorse verrà percepito dalle imprese utenti delle Autostrade del Mare, attraverso il ribaltamento
- ❖ Più di 4 M di unità imbarcate nelle tre annualità
- ❖ Il contributo unitario è risultato di 0,050 € nella prima annualità e di 0,089 € nella seconda annualità; la terza annualità è ad oggi in fase di istruttoria.



## MAREBONUS IMPATTI ESTERNI

La misura Marebonus, grazie allo sviluppo dei 41 progetti ammessi, ha permesso di ridurre le esternalità negative e le emissioni inquinanti, per le quali è possibile stimare i benefici economici ottenuti.

Externalities	Road Transport €/1000tkm*	Rail Transport €/1000tkm**	Maritime Transport €/1000tkm*
Air Pollution	4,91	1,111	1,81
Greenhouse Gases	5,32	-	1,5
Accidents	1,23	0,001	-
Congestion	14,85	0,250	-
Noise	0,09	0,131	-
<b>Total</b>	<b>26,40</b>	<b>1,492</b>	<b>3,31</b>

\* Vehicles from 17,1 tons

\*\* 100% electric traction

Tabella 4 - Costi sociali per modo di trasporto [fonte: Price Waterhouse Coopers SpA, 2015]

I valori possono essere stimati in particolare utilizzando i valori unitari forniti da Price Waterhouse Coopers SpA, sui quali si basano procedure di valutazione ufficiali a livello nazionale ed internazionale.

Externalities	riduzione costo strada-mare €/1000tkm	carico medio Anfia e Price ton	2018 chilometri sottratti u*km	2018 riduzione costo strada-mare €
Air Pollution	3,1	13,7	881.786.602	37.449.477
	3,1	17,1		46.743.508
Greenhouse Gases	3,82	13,7		46.147.420
	3,82	17,1		57.600.064
Accidents	1,23	13,7		14.858.986
	1,23	17,1		18.546.618
Congestion	14,85	13,7		179.395.075
	14,85	17,1		223.916.481
Noise	0,09	13,7		1.087.243
	0,09	17,1		1.357.070
<b>Total</b>	<b>23,09</b>	<b>13,7</b>		<b>278.938.201</b>
	<b>23,09</b>	<b>17,1</b>		<b>348.163.740</b>

Tabella 5 - Riduzione costi esterni stimati per la prima annualità, 2018

Si è stimata una riduzione dei costi esterni tra un minimo di 279 e un massimo di 348 M di Euro, per la prima annualità e una variazione dei costi esterni stimata tra 280 e 350 M di Euro per la seconda.

Externalities	riduzione costo strada-mare €/1000tkm	carico medio Anfia e Price ton	2019 chilometri sottratti u*km	2019 riduzione costo strada-mare €
Air Pollution	3,1	13,7	885.708.574	37.616.043
	3,1	17,1		46.951.412
Greenhouse Gases	3,82	13,7		46.352.673
	3,82	17,1		57.856.255
Accidents	1,23	13,7		14.925.075
	1,23	17,1		18.629.108
Congestion	14,85	13,7		180.192.981
	14,85	17,1		224.912.407
Noise	0,09	13,7		1.092.079
	0,09	17,1		1.363.105
<b>Total</b>	<b>23,09</b>	<b>13,7</b>		<b>280.178.850</b>
	<b>23,09</b>	<b>17,1</b>		<b>349.712.288</b>

Tabella 6 - Riduzione costi esterni stimati per la seconda annualità, 2019

## MAREBONUS SPLIT MODALE

Dall'analisi delle direttrici emerge che nel 2018 il 46% delle unità imbarcate appartiene a rotte internazionali, il 46% alla Sicilia, il 3% al Tirreno e solo 2% all'Adriatico. Mentre nella seconda annualità sia le linee internazionali che la Sicilia coprono il 48%, invece il 2% per Tirreno e Adriatico.

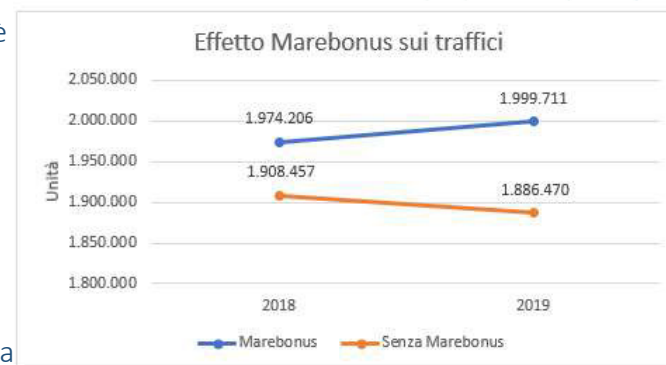
### Concorrenza con la modalità ferroviaria

Tenendo conto dei volumi delle diverse tipologie di unità imbarcate, delle direttrici su cui tali volumi si sviluppano nonché, infine, delle limitazioni anche di sagoma imposte dalla infrastruttura ferroviaria, si può concludere che il sistema delle Autostrade del Mare e della intermodalità ferroviaria sono complementari piuttosto che concorrenti, e che la presenza di entrambe le alternative intermodali su alcune direttrici si configura come elemento di resilienza del sistema piuttosto che come dannoso esempio di "cannibalismo" tra modalità alternative al tutto-strada.

- Per circa il 95% dei traffici incentivati (Sicilia, Grecia e Spagna) l'alternativa ferroviaria è marginale o addirittura inesistente.
- Sulle direttrici tirreniche, la limitazione di sagoma imposta dalla linea ferroviaria, fa sì che l'intermodalità strada-mare sia l'unica possibile per il trasporto di semirimorchi.
- Maggiore competizione con la ferrovia sulle rotte adriatiche di cabotaggio, presenti in misura marginale nella contribuzione Marebonus.

### Automezzi sottratti alla strada

Si è stimato che la percentuale di traffico merci sottratta alla rete stradale nazionale, nella prima annualità, oscilla tra il 9,67 e il 12,07%, moltiplicando i chilometri sottratti alla strada per il carico medio di un veicolo merci su strada, nel 2018, ossia 124,915 miliardi di tonnellate. Questo ultimo dato dimostra come i servizi finanziati dal Marebonus contribuiscano complessivamente a decongestionare la rete stradale.



Effetto Marebonus sui traffici Ro-Ro nel 2018 e 2019

Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS

## IDROBONUS BASE NORMATIVA E FINALITÀ

Allo scopo di realizzare l'obiettivo di interesse generale consistente nella riduzione del trasporto delle merci su strada la Legge di Bilancio 2019 ha stanziato **fondi pubblici per lo sviluppo e la valorizzazione del trasporto per idrovie interne e vie fluvio-marittime**, ai fini del potenziamento delle catene logistiche e della intermodalità sostenibile.

Il Sistema Idroviario dell'Italia del Nord e del Nord Adriatico rappresenta un'opportunità di collegamento tra le numerose attività industriali della Pianura Padana ed il mare, attraverso una connessione est-ovest, basata su un continuo dialogo tra i porti fluviali, ad ovest, ed i porti marittimi dell'Adriatico Settentrionale, ad est.

### ❖ Base normativa nazionale:

Art 1 commi 234 e 235, Legge di bilancio 2019;

Art. 53, comma 5-bis, L 19 dicembre 2019, n. 157

D.M. n. 476 del 29 ottobre 2020.

### ❖ Base normativa comunitaria:

Comunicazione sui trasporti marittimi COM C(2004) 43;

**Dotazione 12 M €**  
**L. Bilancio 2019**  
**D.M. 476/2020**  
**per il triennio 2020/22**

**2020**

**2 M €**

**2021**

**5 M €**

**2022**

**5 M €**

Le cinque Tipologie di Aiuto vanno considerate nel loro complesso incentivante (potenziamento dell'offerta di servizi di trasporto per idrovie interne e stimolo alla domanda), così da porre in evidenza l'effetto di sinergia e di impatto fra loro combinato.





## IDROBONUS

### A CHI SI RIVOLGE E COME FUNZIONA

#### ❖ Beneficiari

- **armatore comunitario: impresa di navigazione**, avente sede legale in uno dei Paesi membri dell'Unione europea, **esercente unità navali** aventi una portata massima netta superiore alle 300 tonnellate/spintori, iscritte nei registri italiani delle navi e dei galleggianti o nei registri della navigazione interna di altri Paesi membri dell'Unione europea **ed impiegate nel trasporto di merci per idrovie interne italiane o nel trasporto di merci per vie fluviomarittime italiane**.
- **impresa comunitaria**: impresa avente sede legale in uno dei Paesi membri dell'Unione Europea e **proprietaria della merce trasportata** per idrovie interne italiane o per vie fluviomarittime italiane (solo misura E).

#### ❖ Tipologie di Aiuto:

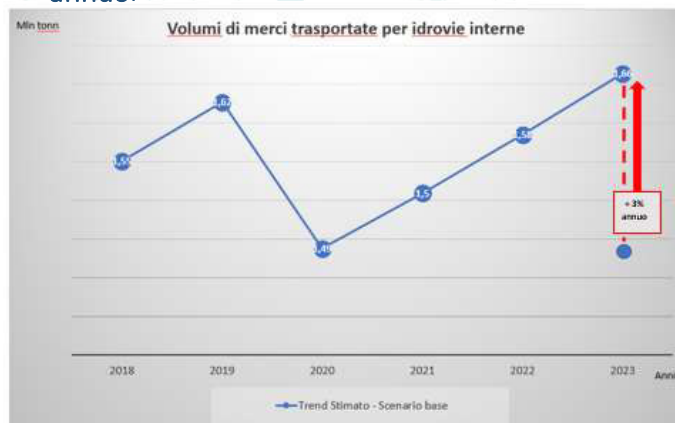
- ✓ **Tipologia di aiuto A** - Migliorare le performance ambientali delle unità della navigazione interna esistenti (navi, spintori e chiatte).
- ✓ **Tipologia di aiuto B** - Integrare meglio il collegamento idroviario all'interno delle catene logistiche multimodali.
- ✓ **Tipologia di aiuto C** - Agevolare l'incremento del numero di armatori comunitari sul mercato e lo sviluppo della filiera.
- ✓ **Tipologia di aiuto D** - Favorire la nascita di soluzioni innovative.
- **Meccanismo di incentivazione**: contributo calcolato sulla base del progetto ammesso, visti intensità dell'aiuto e contributo massimo per unità, stabiliti da Decreto.
- ✓ **Tipologia di aiuto E** - Favorire lo spostamento modale delle merci dalla strada alle vie d'acqua attraverso la corresponsione all'impresa comunitaria e all'armatore comunitario di un aiuto pro-quota che renda la modalità di trasporto per idrovie interne e vie fluviomarittime realmente concorrenziale rispetto alla modalità di trasporto stradale ("**idrobonus**").
- **Meccanismo di incentivazione**: corresponsione, all'impresa comunitaria e all'armatore comunitario, di un **aiuto pro quota (60% all'impresa comunitaria, 40% all'armatore)**. Il coefficiente previsto è pari a **0,018 Euro per ciascuna tonnellata metrica imbarcata, moltiplicato per i chilometri via strada evitati sulla rete autostradale o stradale italiana**. Nel solo caso del trasporto di carichi eccezionali l'aiuto di 0,018 Euro sarà moltiplicato per il numero di tonnellate metriche equivalenti alla capacità complessiva della stiva.



## IDROBONUS RISULTATI ATTESI

### Proiezione futura del traffico merci

- Dati di progressione dall'anno 2018 sino all'attuale periodo (2020 - impatto della pandemia)
- Stima effetto dell'incentivazione sui traffici sino al 2023, attraverso **un tasso di crescita stimolato dall'effetto di incentivazione maggiore del 3% annuo.**



Fonte: elaborazione RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa su dati UNII – Propeller Mantova

Contemporaneamente, questo schema di aiuti permette il raggiungimento di vari obiettivi complementari:

- la **riduzione della congestione del traffico** (e quindi della incidentalità) **e delle emissioni di CO<sup>2</sup>** connesse al trasporto su gomma nell'area del fiume Po, una delle più industrializzate e inquinate d'Europa, grazie ad un trasferimento modale dal trasporto su gomma a quello meno inquinante sulle vie navigabili interne;
- lo **sviluppo e la valorizzazione della multimodalità** nel Nord Italia, con particolare riferimento alle attività nella zona di Mantova, Cremona e Rovigo, mantenendo tuttavia il loro baricentro più all'interno, vicino a Milano, con lo scopo di portare valore aggiunto per il miglioramento delle aree interessate dal punto di vista urbanistico;
- un contributo allo sviluppo e alla valorizzazione della **interazione tra i porti interni** (Cremona, Mantova, Rovigo, e Milano in prospettiva) **e i porti marittimi dell'Adriatico.**

€/tons.km	Congestion	Accidents	Climate change	Noise	Pollution	Up-down processes	Infrastructure	TOTAL
Truck	0,00131	0,00066	0,00525	0,00011	0,09378	0,02496	0,00741	0,13347
Rail		0,00065	0,00032	0,00014	0,00092	0,00154	0,00549	0,00906
Inland navigation		0,00060	0,00265		0,01294	0,00133	0,00135	0,01887
Motorways of the sea		0,03652	0,00161		0,00443	0,00059		0,04315

Fonte: "Handbook on the external costs of transport - Version 2019", pag. 106

## 7 . G L I I N C E N T I V I N E G L I A L T R I P A E S I E U R O P E I

---

## SVIZZERA

### Panoramica degli strumenti e misure secondo la strategia di cui alla Legge di Trasferimento del traffico merci

Misura	Cons. 2011	Cons. 2012	Cons. 2013	Cons. 2014	Cons. 2015	Cons. 2016	Cons. 2017	Cons. 2018
Indennità per il TC transalpino: TCNA e Rola (A2310.0214; dal 2017: A231.0292)	203.2 <sup>32</sup>	157.2	165.1	163.4	155.0	155.0	147.6	142.4 <sup>33</sup>
Impianti del traffico merci (solo contributi d'investimento per impianti di transbordo del TC) (A4300.0141 o A4300.0155; dal 2017: A236.0111)	7.0	4.7	1.5	5.6	3.2	11.7	4.0	14.5
Controlli di polizia sul traffico pesante <sup>34</sup> (A6210.0141; dal 2017: A231.0308)	24.1	24.1	26.0	24.3	25.8	28.0	24.0	26.6

Tabella 11: Fondi federali per le misure di trasferimento del traffico dall'entrata in vigore del limite di spesa per il promovimento del trasporto di merci per ferrovia attraverso le Alpi nel 2011 (in mio. CHF).

Strumento/misura	Descrizione	Importanza
<b>Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)</b>	Raggiungimento della verità dei costi nel traffico merci stradale attraverso l'applicazione del principio «chi inquina paga»	Strumento fondamentale, introdotto il 1° gennaio 2001
<b>Nuova ferrovia transalpina (Alptransit, incl. corridoio di quattro metri): ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria</b>	Creazione delle capacità e delle condizioni necessarie per aumentare la produttività del traffico su rotaia	Strumento fondamentale, in fase di attuazione
<b>Riforma delle ferrovie: liberalizzazione del traffico merci su rotaia</b>	Aumento della produttività del traffico su rotaia attraverso la concorrenza intramodale	Strumento fondamentale, già ampiamente attuato
<b>Ordinazioni nel trasporto combinato non accompagnato (TCNA)</b>	Ordinazione e indennità per treni e invii TCNA	Misura fondamentale (dal 2000), rappresenta più di 1/3 del traffico transalpino
<b>Ordinazioni nel trasporto combinato accompagnato (TCA), ossia nella strada viaggiante (Rola)</b>	Ordinazione e indennità per treni e invii della Rola	Misura integrativa
<b>Promovimento degli investimenti per il TC</b>	Contributi d'investimento per il TC in Svizzera e all'estero (impianti di transbordo TC)	Le capacità dei terminali sono essenziali per un ulteriore sviluppo del TC.
<b>Intensificazione dei controlli sul traffico pesante</b>	Garanzia del rispetto delle prescrizioni rilevanti in materia di traffico stradale	Misura fondamentale in ambito stradale per aumentare la sicurezza e uniformare le condizioni di concorrenza rotaia/strada
<b>Borsa dei transiti alpini (BTA) o altre misure restrittive di gestione del traffico pesante</b>	Strumento dell'economia di mercato per la gestione quantitativa del traffico pesante transalpino	Adempimento del mandato concernente l'istituzione di una BTA concertata a livello internazionale

**Conclusioni sul rapporto di trasferimento delle merci 2019 e Misure integrative**

- Secondo il Consiglio federale Alptransit, assieme al corridoio di quattro metri, soddisferà pienamente le aspettative, migliorando in modo significativo le condizioni di produzione nel traffico merci transalpino su rotaia, risultando in un aumento del 35 per cento del numero di invii nel TCNA transalpino
- il Consiglio federale ritiene tuttavia che tali effetti non saranno sufficienti per il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione dei transiti stradali attraverso le Alpi (obiettivo 650 000 transiti/anno), quindi ha varato un pacchetto di provvedimenti integrativi:
  - riduzione del prezzo delle tracce per il traffico merci, combinata con incentivi per l'impiego di treni merci lunghi
  - mantenimento temporaneo delle indennità d'esercizio per il TCNA fino al 2026 (invece del 2023);
  - adeguamento della TTPCP al 1° gennaio 2021 (declassamento EURO IV e V)
  - intensificazione dei controlli del traffico pesante mediante la realizzazione del centro di controllo San Gottardo Sud



### Strumenti e misure a supporto del traffico ferroviario merci

- Dal 2018 è stata varata una misura (TraFöG) per la riduzione del prezzo delle tracce merci pari a circa il 45%. Il Governo supporta la misura con un budget di circa 375 milioni di euro per anno fino al 2023.
- Misure straordinarie varate per fronteggiare la pandemia hanno poi previsto il rimborso pressochè totale delle tracce ferroviarie sostenute dagli operatori, fino a tutto il 2021.
- Nel 2021 è stato lanciato un altro piano di incentivi volto soprattutto al copertura parziale dei costi di infrastruttura, con l'obiettivo dichiarato di portare la quota modale della ferrovia dal 19 al 25%:
  - 50% dei costi di costruzione, riattivazione, estensione o manutenzione di raccordi (200 M€)
  - Fino al 80% dei costi di costruzione di nuovi "multifunctional transshipment facilities" in corrispondenza di stazioni medio-piccole

### Strumenti e misure a supporto del traffico ferroviario merci

- Da fine 2019 è stata varata una misura per supportare l'upgrade delle locomotive con l'on board equipment per l'European Rail Traffic Management System (ERTMS). Il Governo supporta la misura con un budget di circa 22 milioni di euro.
- La rete ferroviaria olandese è da tempo congestionata, a causa dell'intenso traffico intermodale prodotto dai porti di Rotterdam e Amsterdam, gran parte del quale è diretto verso l'interno dell'Europa. Una soluzione per ridurre il numero dei treni in circolazione è allungare i convogli, aumentando così il numero di container e semirimorchi che trasportano. In passato, la lunghezza massima dei treni in viaggio sulle rotaie olandesi era di 650 metri mentre negli ultimi mesi il gestore dell'infrastruttura ProRail ha autorizzato la circolazione di treni da 740 metri.





## 8 . F U T U R E

## FINANZIAMENTI STRUTTURALI IL FUTURO DI FERROBONUS E MAREBONUS

Marebonus e Ferrobbonus, ovvero gli incentivi volti a favorire lo **shift modale** strada-mare e strada-ferro, sono stati rifinanziati anche dalla Legge di Bilancio 2021, così da rendere strutturale l'effetto incentivante.

### Marebonus 2021-2026 Stanziamenti previsti dalla L. di Bilancio 2021

2021

25 M €

2022

19,5 M €

2023-2026

21,5 M € annui

### Ferrobbonus 2021-2026 Stanziamenti previsti dalla L. di Bilancio 2021

2021

25 M €

2022

19 M €

2023-2026

23 M € annui

#### ❖ Base normativa nazionale:

Legge 30.12.2020, n.178, su S.O. alla G.U. n.322 del 30.12.2020.

#### ❖ Base normativa comunitaria:

Previa dichiarazione di compatibilità con il TFUE.

## MED ATLANTIC ECOBONUS MECCANISMO A DOPPIA CALL/DOPPIO AVVISO

Lo schema di incentivo europeo proposto è basato su un sistema a doppia Call for Proposals rivolta da un lato agli armatori che intendono candidare le tratte su cui operano servizi di Autostrade del Mare e dall'altro agli autotrasportatori per l'utilizzo delle rotte ADM incentivare.

### Prima Call



Investimenti Green



Armatori



Basata sulla efficienza delle navi impiegate e sulle performance ambientali

### Seconda Call



Strade Green



Autotrasportatori



Basata sulle performance ambientali degli armatori e sul numero di viaggi via mare

## INCENTIVI AL CARGO FERROVIARIO

### VARIAZIONE DEI TRAFFICI MERCI

ANNO	TRENI*km (milioni)	Var. a/a	Incentivi attivi
2008	60,2		
2009	44,8	-26%	
2010	42,7	-5%	
2011	43,4	2%	vecchio Ferrobonus (inizio metà 2010) 25 M€
2012	43,2	0%	
2013	43,3	0%	
2014	43,8	1%	
2015	45,5	4%	Norma Merci regime transitorio 51 M€
2016	46,7	3%	Norma Merci 100 M€
2017	47,3	1%	Norma Merci 95 M€
2018	47,2	0%	Norma Merci + Nuovo Ferrobonus (inizio 08/2017) 120M€
2019	48,7	3%	Norma Merci + Nuovo Ferrobonus 140 M€
2020	47,1	-3%	Norma Merci + Proroga Ferrobonus

#### Alcune note sugli incentivi al cargo ferroviario

Dal 2009 ad oggi gli incrementi significativi registrati dal mercato ferroviario sono sempre arrivati in concomitanza con l'attivazione di incentivi.

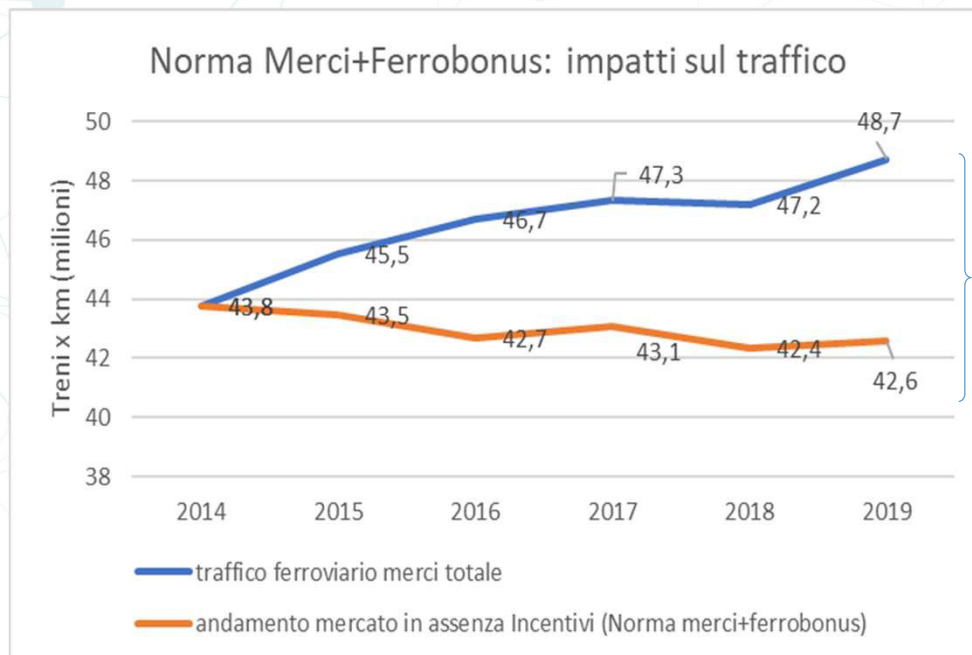
L'unica vera immissione di nuova liquidità nel settore ferroviario è connessa al Nuovo Ferrobonus (60 M€ nel biennio 2017-19)

La Norma Merci pur avendo chiaramente inciso positivamente sulla ripresa del mercato ferroviario ha semplicemente efficientato le risorse prima allocate sul contratto di servizio merci, peraltro riducendole, rispetto al passato (51 M€ nel regime transitorio del 2015 e circa 100 M€/anno dal 2016).

Il decremento dell'ultimo anno è dovuto all'effetto provocato dal lockdown

Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIT

## INCENTIVI AL CARGO FERROVIARIO IMPATTI ED EFFICACIA



### Quantificazione impatti incentivi cargo ferroviario 2019

- 6,1 milioni di treni.km ~ 14% del totale
- -2,3% di traffico pesante su strada
- Crescita del mercato di ~ 115 milioni di euro
- Minori impatti esterni ~ 93 milioni di euro

...poi venne il Covid...

- Tenuta del traffico ferroviario nel 2020 (-3.7%)

Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS



## INCENTIVI AL CARGO FERROVIARIO IL QUADRO PROSPETTICO

### Fattori di contesto

«Seconda ondata» di contagi in Italia  
Durata del contagio sanitario nelle economie interdipendenti a quella nazionale  
Risposte ed impatti economico-sociali alle diverse politiche economiche implementate a livello nazionale ed internazionale nella fase di recovery e ripartenza



### I driver dell'incertezza logistica

Tendenza al reshoring e rivisitazione della globalizzazione spinta?  
Protezionismo economico per far ripartire le economie nazionali, aumento scambio intra EU e calo extra UE  
Esplosione dell'e-commerce e di nuovi canali distributivi a domicilio?  
Ripresa economica post Covid a V o a U o altro?

Unica certezza: «Deep uncertainty» → «New Normal per la logistica» → Monitoraggio continuo dei «parametri vitali»



## LOGISTICA UNA POLITICA INDUSTRIALE

Programma organico di azioni e risorse su base pluriennale teso a incrementare:  
competitività, sicurezza, resilienza e sostenibilità della logistica, incluso quindi il settore ferroviario

