

# INTERMODALITÀ: SCELTA PER IL FUTURO





# **INTERMODALITÀ: SCELTA PER IL FUTURO**



# Indice

## **Prefazione**

Enrico Maria Pujja, Direttore Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie	4
Enrico Finocchi, Presidente Comitato Centrale Albo Nazionale degli Autotrasportatori	6

## **Introduzione**

di Massimo De Donato	9
----------------------	---

## **L'impegno dell'Europa verso la neutralità climatica**

Verso un'Europa a zero emissioni	13
Le nuove norme europee in materia di aiuti di stato	20

## **L'Italia alla sfida dell'intermodalità**

Gli investimenti italiani a favore dell'intermodalità	25
---	----

## **La via italiana dell'intermodalità ferroviaria**

Sostenibilità del trasporto intermodale	37
Ferrobonus: storia dell'incentivo	40
La cura del ferro	43
Finanziamenti attuali e prospettive future	47

## **L'evoluzione dell'incentivo strada-mare**

L'Ecobonus e le Autostrade del Mare	55
Una nuova visione per l'intermodalità in Italia	58
Il nuovo Sea Modal Shift	63

## **Voci dai protagonisti**

<i>Francesco Benevolo</i> Direttore RAM	71
<i>Giuseppe Rizzi</i> Direttore generale Fermerci	77
<i>Luigi Legnani</i> Presidente FerCargo	81
<i>Stefano Messina</i> Presidente Assarmatori	85
<i>Luca Sisto</i> Direttore generale Confitarma	89



## Enrico Maria Pujia

Direttore Generale  
per il Trasporto  
e le Infrastrutture  
Ferroviarie

La sfida lanciata dall'Unione europea per abbattere entro il 2030 le emissioni di gas serra del 55% è molto impegnativa. Il settore ferroviario italiano sconta ancora dei ritardi che vanno colmati e il PNRR, attraverso il potenziamento della cura del ferro, punta ad affrontare il trasferimento modale di merci e persone dalla strada alla ferrovia, anche in relazione alle ricadute in termini di qualità della vita, al miglioramento della competitività delle imprese, al rispetto dell'ambiente, al superamento del gap infrastrutturale tra le diverse aree del Paese. Nei progetti del PNRR per la transizione ecologica e digitale, la cura del ferro per favorire lo shift modale ha un ruolo di primo piano: si stima infatti un risparmio di 2,3 milioni di tonnellate annue di emissioni di anidride carbonica. È una sfida che siamo chiamati ad affrontare in modo positivo e con l'impegno a raggiungere tutti gli obiettivi prefissati.

Per anni nel nostro Paese è mancata una visione sul riequilibrio modale e sullo sviluppo di una logistica integrata che consentisse di competere con i sistemi dei Paesi europei più avanzati. Negli ultimi anni si è registrato un impegno concreto, da parte dei diversi governi che si sono susseguiti, teso a superare questo gap, puntando al riequilibrio attraverso il trasferimento modale dalla strada al mare e alla ferrovia. Sulla base di questa nuova visione, e in linea con la strategia europea sul futuro sviluppo del settore dei trasporti, il MIT sta intervenendo su diversi aspetti investendo sia sulla parte infrastrutturale - con interventi tesi a collegare l'ultimo miglio con le aree industriali, portuali e aeroportuali e a interconnettersi con la rete nazionale, valorizzando i 4 corridoi europei -, sia sull'acquisto di mezzi di trasporto meno inquinanti, anche attraverso misure che incentivino sistemi tecnologici innovativi o carburanti alternativi.

A tal proposito, gli investimenti posti in essere per il trasporto ferroviario (54,819 milioni di euro) e per quello rapido di massa (8,690 milioni) sono ingenti e non sono solo riferiti alla parte infrastrutturale ma anche all'acquisto di nuovi mezzi di trasporto a minor consumo energetico e minor impatto ambientale.

L'ammodernamento delle flotte è infatti uno degli elementi importanti per rendere il sistema dei trasporti sostenibile dal punto di vista ambientale, della riduzione dei consumi energetici e, sicuramente, anche dell'efficienza dei servizi e della stesa competitività del settore e degli operatori.

Il PNRR in tal senso prevede ingenti risorse per l'ammodernamento di locomotori, carri autobus e treni, sia IC sia regionali, con l'avvio anche di una fase di sperimentazione dell'utilizzo dell'idrogeno quale combustibile alternativo.

La sfida è avvincente e stimolante e gli impegni sono tanti. Per la parte infrastrutturale il Ministero e RFI sono impegnati in uno sforzo non usuale e in una lotta contro il tempo per riuscire ad utilizzare tutte le risorse messe in campo.

A volte registriamo problemi legati ad alcune tempistiche procedurali quali, ad esempio, le autorizzazioni da parte della Commissione europea sugli aiuti di Stato. Ma siamo riusciti a chiudere quasi tutti i provvedimenti avviati e siamo in fase di definizione.

Sicuramente oggi abbiamo un'opportunità unica ed irripetibile da cui dipenderà il futuro sviluppo del nostro sistema dei trasporti e, di conseguenza, il futuro dell'intera economia nazionale. Pertanto all'impegno dell'amministrazione è necessario il supporto degli operatori interessati alla realizzazione di questa importante strategia nazionale ed europea.

L'obiettivo è quello di interconnettere la rete nazionale a quella comunitaria e di rendere il nostro sistema interoperabile ed integrato, favorendo così il trasferimento modale dalla strada al ferro attraverso un sistema che ruoti attorno a una nuova concezione di logistica integrata.

Naturalmente non basta solo potenziare le infrastrutture ma è fondamentale fare un salto culturale e promuovere la cultura dell'intermodalità. Serve quindi investire in formazione, modificando l'approccio culturale legato a una visione ristretta della singola modalità di trasporto. Ed è necessario anche investire nella semplificazione e nell'informaticizzazione dei processi favorendo l'interscambio dei dati fra le diverse modalità, interconnettendo le Amministrazioni interessate ai processi autorizzativi, puntando all'eliminazione degli ostacoli ancora esistenti e delle rotture di carico là dove possibile.



## Enrico Finocchi

Presidente Comitato  
Centrale Albo  
degli Autotrasportatori

Il trasporto su gomma è ancora oggi il principale mezzo di movimentazione delle merci in tutta Europa. In Italia, in particolare, le cifre del trasporto su strada sono molto elevate e arrivano quasi a sfiorare il 90%. Ma se vogliamo raggiungere gli obiettivi europei sulla sostenibilità è necessario puntare anche su altre modalità di trasporto. Entro il 2030, infatti, il 30% del trasporto merci su strada su percorrenze superiori a 300 km dovrà essere trasferito verso altri modi di trasporto, quali la ferrovia o le vie navigabili; una percentuale che entro il 2050 dovrà salire al 50%.

Per questo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ormai da alcuni anni, si sta muovendo in un duplice fronte. Da un lato, puntando ad accelerare il ricambio del parco circolante, che nel nostro Paese è particolarmente vetusto (l'età media dei veicoli industriali è di circa 14 anni) e genera preoccupazione in termini di impatto ambientale, efficienza e sicurezza della circolazione. Dall'altro, cercando di incoraggiare lo shift modale dalla strada alla rotaia e dalla strada al mare, con l'obiettivo di decongestionare la rete stradale e di ridurre l'inquinamento ambientale.

Il Ministero ha quindi avviato interventi di sostegno agli investimenti delle imprese per il rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile, prevedendo incentivi per l'acquisto di veicoli Euro 6 o per veicoli a trazione alternativa, ibridi, elettrici, CNG e LNG, ma anche per l'acquisto di rimorchi e semirimorchi adibiti al trasporto combinato ferroviario o marittimo. Per quanto riguarda il secondo aspetto ha invece dato vita agli incentivi Marebonus e Ferrobonus, ponendosi all'avanguardia in Europa nelle politiche dei trasporti, stimolando l'intermodalità e promuovendo la sostenibilità ambientale.

Il piano degli interventi a favore dell'intermodalità è naturalmente molto più vasto e comprende anche ingenti risorse per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, con il completamento dei principali assi ferroviari ad alta capacità e l'incremento della portata per le merci; il miglioramento dei collegamenti ferroviari con porti e aeroporti; l'ammodernamento e il potenziamento dei porti, lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti, con la realizzazione della Piattaforma Logistica Digitale Nazionale. Lo sviluppo di quest'ultimo punto riveste particolare importanza: pensiamo ad esempio come sarà più veloce ed efficiente gestire in modalità digitale la rottura del carico, ovvero lo scarico e il ricarico della merce su un altro mezzo di trasporto, quale la nave o il treno.

In questa cornice si inserisce anche il ruolo dell'Albo degli Autotrasportatori, impegnato non solo nel favorire le imprese che investono in sostenibilità ma anche nel creare un settore sempre più regolare. L'Albo, per esempio, gestisce la procedura per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali, escludendo dagli sconti i veicoli di categoria ambientale Euro inferiore; organizza corsi di guida sicura e sostenibile per formare i conducenti; incentiva le imprese ad ottenere la certificazione di qualità. Allo stesso tempo, ha avviato un grande lavoro di verifica sulle imprese, con l'obiettivo di regolarizzare le imprese virtuose e di cancellare quelle che non possiedono i requisiti di professionalità e idoneità previsti dalla legge. Due aspetti, anche se a prima vista può non sembrare, strettamente correlati non solo tra di loro ma anche con l'intermodalità. La sostenibilità ambientale si traduce infatti in sostenibilità economica, l'uso di flotte meno inquinanti rende competitivo il settore ed imprese più regolari e strutturate possono avvicinarsi più facilmente all'intermodalità. Il tutto in un circolo virtuoso che rende il settore dell'autotrasporto sempre più solido e pronto alle sfide dei prossimi anni.



## **Intermodalità e logistica nel DNA dell'Italia**

Un sistema della logistica in buona salute è un sistema in grado di far comunicare e collaborare fra loro i diversi attori della filiera e di integrare le diverse modalità di trasporto merci.

Strada, mare, ferro, aereo sono facce di uno stesso organismo che per essere funzionante deve poter sfruttare al meglio le sue diverse specificità.

Dagli anni Novanta, epoca in cui si è cominciato a parlare in modo più sistematico di intermodalità in Europa e in Italia, i progressi in questa direzione sono stati numerosi anche se sono ancora molti i passi da compiere per raggiungere gli obiettivi fissati dalla Ue sulla decarbonizzazione. L'intermodalità è, infatti, un tassello irrinunciabile nelle politiche comunitarie sulla sostenibilità ambientale e anche economica.

Come emerge chiaramente dalle pagine di questo volume, il nostro Paese è stato per molti versi un'apripista: basti pensare alle iniziative avviate per l'attuazione delle Autostrade del Mare e per gli incentivi allo shift modale gomma-ferro e gomma-mare che sono stati confermati nel corso degli anni. Del resto, concetti come intermodalità e logistica sono nel DNA dell'Italia essendo stati sviluppati e perfezionati dall'Impero Romano con lo sviluppo infrastrutturale, dei trasporti - già duemila anni fa usavano la comodalità strada-nave -, e dell'organizzazione militare, che aveva nella logistica uno dei suoi principali punti di forza.

La nuova spinta infrastrutturale data al Paese in questi mesi deve quindi andare di pari passo con la crescita intermodale, per consentire di spostare sempre più quote di traffico dalla strada ad altre modalità: una scelta che darà ancora più valore alla filiera dell'autotrasporto.

Per le sue caratteristiche orografiche, il nostro territorio non potrà infatti mai rinunciare al trasporto merci su gomma sulle brevi e medie distanze. Bisognerà perciò continuare a guardare all'integrazione fra le modalità come a uno strumento di ottimizzazione ed efficientamento per far crescere un comparto a servizio di tutta l'economia e delle imprese.

E per far questo sarà necessario continuare a intervenire per colmare innanzitutto il gap infrastrutturale in alcune aree del Paese, soprattutto nel Sud, per sviluppare gli snodi logistici e potenziare gli interporti, per incrementare la capacità di trasporto ferroviario e rendere più funzionali i porti, ma anche lavorare sulla digitalizzazione e sull'armonizzazione delle regole.

La creazione di un sistema di trasporto intermodale presuppone, infatti, lo sviluppo coordinato della politica dei trasporti a livello europeo, nazionale e regionale. Da questo punto di vista la parola intermodalità assume un senso particolarmente simbolico riassumendo il valore della cooperazione alla base di un sistema sano e sostenibile.

*Massimo De Donato  
Direttore di Tir*

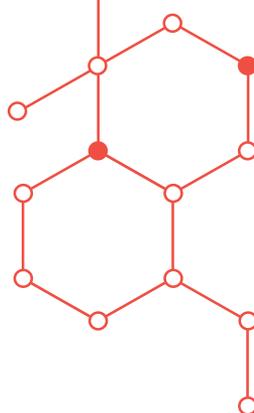


1

# L'impegno dell'Europa verso la neutralità climatica







## Verso un'Europa a zero emissioni

Il settore dei trasporti rappresenta una costante del confronto politico e scientifico sulla sostenibilità. L'ampio dibattito di livello nazionale e comunitario che interessa vivacemente il tema dei trasporti in ambito urbano ed extraurbano ruota prevalentemente intorno agli effetti negativi che il movimento quotidiano di persone e merci produce sull'ambiente e sulla qualità della vita.

I trasporti rivestono un ruolo strategico essenziale per lo sviluppo economico e, al tempo stesso, rappresentano uno dei settori economici che esercita maggiori pressioni sulle risorse ambientali e naturali. Per questo negli ultimi 30 anni la promozione di metodi di trasporto più efficienti e sostenibili ha avuto un ruolo chiave nella politica dell'Unione europea.

Il trasporto su gomma è ad oggi la principale fonte di trasporto in tutta Europa, ma la qualità dell'ambiente appare sempre più compromessa dal numero crescente di veicoli che circolano su strade e autostrade. Per questo, oltre al rinnovo del parco veicolare in chiave sempre più green, si rende anche necessario trasferire una quota del traffico dalle autostrade alle ferrovie e alle vie d'acqua.

Già nel lontano 1992, la Commissione europea ha posto come obiettivo principale il riequilibrio tra diverse modalità di trasporto, incrementando la quota di trasporto ferroviario. Dopo circa dieci anni, nel 2001, è stata ribadita l'importanza di rivitalizzare il settore ferroviario, per cui è stato fissato l'obiettivo di mantenere, entro il 2010, la quota di mercato del settore del trasporto merci su ferrovia al 35% negli Stati membri dell'Europa centrale e orientale.



## Il Libro Bianco e il Green Deal

È poi nel Libro Bianco del 2011 che la Commissione stabilisce la necessità di trasferire, entro il 2030, il 30% del trasporto merci su strada su percorrenze superiori a 300 km verso altri modi di trasporto, quali la ferrovia o le vie navigabili, e di trasferirne più del 50% entro il 2050, grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici, con l'obiettivo di ridurre considerevolmente le emissioni di CO<sub>2</sub>.

Nel dicembre del 2019 la Commissione ha alzato ancora gli obiettivi di decarbonizzazione con il Green Deal che prevede che l'Europa riduca ancora e più rapidamente le proprie emissioni. Il Green Deal punta



infatti a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 stabilendo un aumento dell'uso di energie rinnovabili, una maggiore efficienza energetica, una più rapida diffusione dei modi di trasporto a basse emissioni e delle infrastrutture e dei combustibili necessari a tal fine, l'allineamento delle politiche fiscali con gli obiettivi del Green Deal europeo, misure per prevenire la rilocalizzazione delle

emissioni di carbonio e strumenti per preservare e potenziare la capacità dei nostri pozzi naturali di assorbimento del carbonio. In particolare per quanto riguarda i trasporti è previsto il trasferimento delle merci via mare e le vie navigabili, l'uso di carburanti alternativi, la digitalizzazione, la mobilità automatizzata e i sistemi intelligenti di gestione del traffico.

## Cosa si intende per intermodalità

Lo sviluppo dell'intermodalità, quindi, alla luce delle improcrastinabili esigenze ambientali, si pone sempre più come strumento irrinunciabile per favorire il rilancio, la competitività e la transizione ecologica.

Per trasporto intermodale si intende una tipologia di trasporto effettuata attraverso l'ausilio di una combinazione di mezzi differenti che è stata definita nell'ambito del trasporto di beni come "il movimento di merci nella stessa unità di carico o sullo stesso veicolo stradale, che utilizza due o più modi di trasporto, e che non implica il trattamento diretto della merce nelle fasi di trasbordo modale".

L'intermodalità è difatti un servizio "reso attraverso l'integrazione fra diverse modalità che induce a considerare il trasporto medesimo non più come somma di attività distinte ed autonome dei diversi vettori interessati, ma come un'unica prestazione, dal punto di origine a quello di destinazione, in una visione globale del processo di trasferimento delle merci e, quindi, in un'ottica di catena logistica integrata".

Attualmente però l'intermodalità non risulta ancora performante e

richiede interventi significativi da un punto di vista legislativo, economico, infrastrutturale per garantire un'adeguata affidabilità.

Ma andiamo ad analizzare la situazione per quanto riguarda il mondo del trasporto merci ferroviario e marittimo.

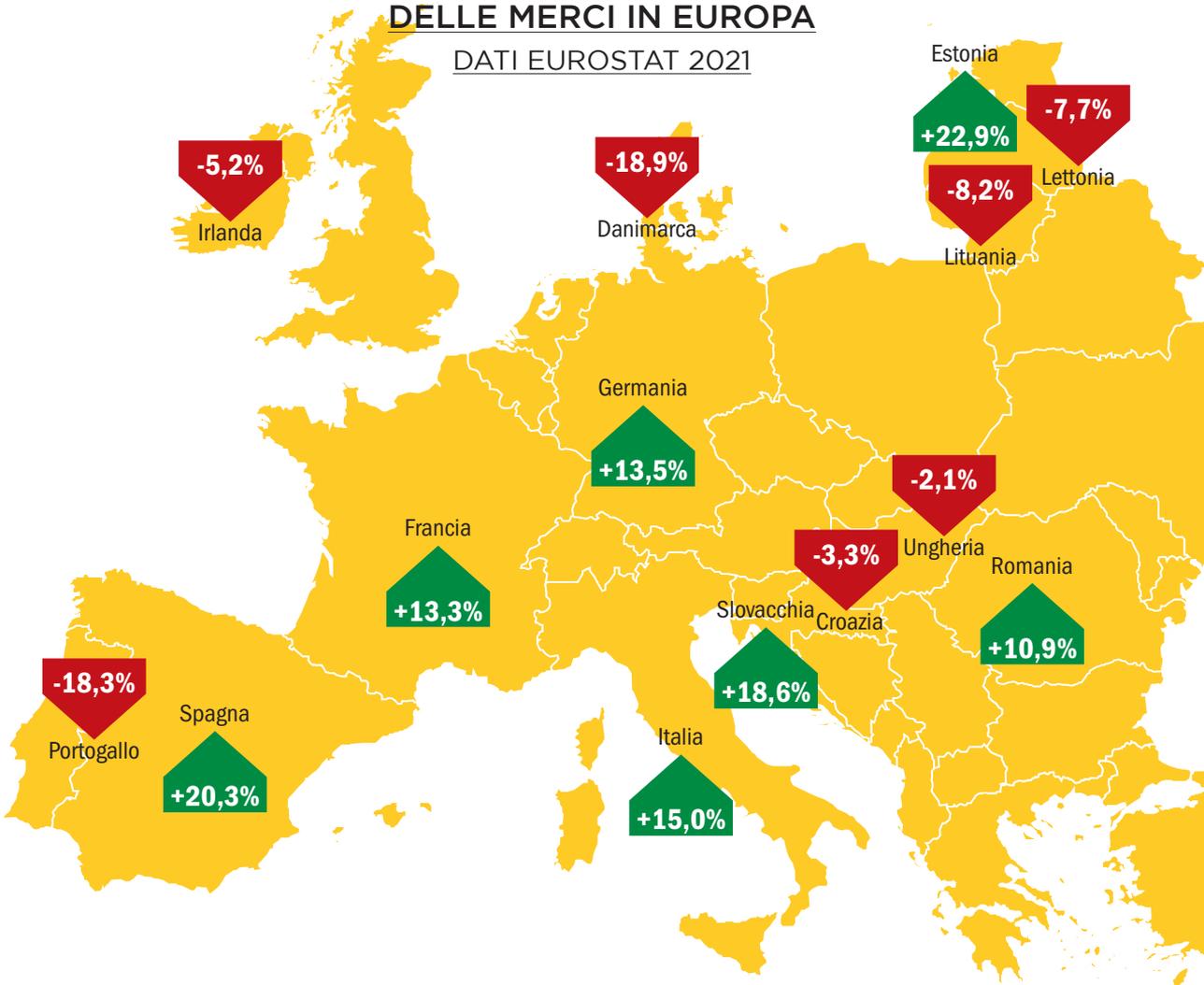
Nel 2021, dopo due anni di calo, il trasporto ferroviario delle merci nell'Unione europea è tornato a crescere. Lo mostra la rilevazione di Eurostat diffusa a novembre 2022, secondo cui il traffico ha sfiorato i 399 miliardi di tonnellate-chilometro, con un incremento dell'8,7% rispetto all'anno precedente e avvicinandosi ai livelli del 2018. Il migliore trimestre è il secondo, quando il tasso di crescita annuale ha raggiunto il 20,5%. Nel terzo trimestre il tasso è sceso all'8%, mentre nel primo e quarto trimestre si è attestato al 3,4%.

In termini assoluti, la migliore prestazione del 2021 è avvenuta in Germania, con la produzione di 123 miliardi di tonnellate-chilometro,

## I dati del trasporto ferroviario e marittimo

### VARIAZIONE % DEL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI IN EUROPA

DATI EUROSTAT 2021



ossia il 31% del totale comunitario, seguita da Polonia e Francia, rispettivamente con 54 e 36 miliardi di tonnellate-chilometro. Ma la crescita non è avvenuta ovunque. Infatti sette Paesi mostrano un andamento negativo rispetto all'anno precedente: Danimarca (-18,9%), Portogallo (-18,3%), Lituania (-8,2%), Lettonia (-7,7%), Irlanda (-5,2%), Croazia (-3,3%) e Ungheria (-2,1%). Tra chi è cresciuto, le percentuali maggiori appaiono in Estonia (+22,9%), seguita da Spagna (+20,3%), Slovacchia (+18,6%), Italia (+15%), Germania (+13,5%), Francia (+13,3%) e Romania (+10,9%).

Il trasporto per via navigabile, invece, movimentata quasi il 90% di tutto il commercio internazionale: solo nell'Unione europea più del 75% dei volumi da e verso Paesi esteri transita via mare. Il commercio è rimasto florido nonostante la guerra tra Russia e Ucraina e secondo il Rapporto annuale "Italian Maritime Economy" di SRM nel 2022 crescerà dell'1,1% a 12,2 miliardi di tonnellate mentre nel 2023 metterà a segno un altro +2,3%.

Per quanto riguarda invece i traffici marittimi italiani, secondo il documento pubblicato dal Mims ad ottobre 2022 "Mobilità e logistica sostenibili", in Italia sono cresciuti nel periodo 2014-2021 con un tasso annuale composto pari allo 0,6%, corrispondente ad una crescita assoluta del 4,3%.

In termini di tipologie di traffici, il segmento con il maggior tasso di crescita è stato quello Ro-Ro, seguito dal container, mentre altre merci e rinfuse, in particolare quelle liquide, hanno mostrato una flessione. Il settore ha assorbito il contraccolpo della pandemia, ritornando di fatto già nel 2021 a valori prossimi a quelli pre-pandemici.

## Rilancio del trasporto ferroviario

Poiché il Green Deal europeo richiede che una parte sostanziale del 75% dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada sia trasferita alle ferrovie e alle vie navigabili interne, è opportuno intervenire con urgenza, dati i limitati progressi compiuti finora: basti pensare che la quota modale delle ferrovie nel trasporto interno di merci è scesa al 17,9% nel 2018 dal 18,3% del 2011, secondo quanto riporta il Rapporto Isfort "La transizione ecologica dei trasporti e della logistica e l'intermodalità" del novembre 2021.

A dicembre 2020 la Commissione europea nella comunicazione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni ha dichiarato che negli ultimi anni le imprese innovative hanno dimostrato che il trasporto ferroviario di merci può funzionare in maniera affidabile e risultare attrattivo per i clienti, ma che le prestazioni sono tuttavia ancora ostacolate da molte norme nazionali e barriere tecniche.

Il trasporto ferroviario di merci ha bisogno di essere notevolmente incrementato attraverso un aumento delle capacità, il rafforzamento del coordinamento e della cooperazione transfrontalieri tra i gestori delle infrastrutture ferroviarie, una migliore gestione globale della rete

## Corridoi europei TEN-T



ferroviaria e la diffusione di nuove tecnologie, quali l'accoppiamento digitale e l'automazione.

Motivo per cui la Commissione propone la revisione dei regolamenti che disciplinano la rete ferroviaria per il trasporto merci e i corridoi della rete centrale trans-europea di trasporto (TEN-T). L'integrazione di questi corridoi nei "corridoi di trasporto europei", puntando su "azioni con risultato immediato" come la lunghezza dei treni, il profilo limite e regole operative migliorate, unitamente al completamento dei principali collegamenti mancanti e all'adeguamento della rete centrale in modo tale che risulti pienamente idonea al trasporto delle merci, rafforzerà la dimensione infrastrutturale delle nostre azioni volte alla promozione del trasporto intermodale.

La Commissione propone di migliorare le norme in materia di assegnazione della capacità ferroviaria in linea con il progetto in corso sulla ridefinizione degli orari, al fine di fornire linee ferroviarie supplementari e flessibili. L'attuazione delle norme europee in materia di rumore ferroviario contribuirà poi ad attenuare le relative preoccupazioni. Così che entro il 2050 si arrivi a raddoppiare il traffico merci su rotaia e a triplicare il traffico ferroviario ad alta velocità.

A dicembre 2021 la Commissione ha adottato poi quattro proposte che intendono modernizzare il sistema dei trasporti dell'Ue riducendo le emissioni, aumentando la connettività e trasferendo un maggior numero di passeggeri e merci verso il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne, sostenendo l'introduzione di punti di ricarica, infra-

**Le quattro  
proposte  
per una  
mobilità green**



Adina Vălean

strutture di rifornimento alternative e nuove tecnologie digitali, ponendo maggiormente l'accento sulla mobilità urbana sostenibile e facilitando la scelta di diverse opzioni di trasporto in un sistema di trasporto multimodale efficiente.

Tra le proposte quella di alzare gli standard lungo la rete TEN-T, "promuovendo i trasporti ferroviari ad alta velocità e integrando la multimodalità, e anche un nuovo corridoio nord-sud nell'Europa orientale", come ha dichiarato **Adina Vălean**, Commissaria per i Trasporti.

La TEN-T è una rete di ferrovie, vie navigabili interne, rotte marittime a corto raggio e strade a livello dell'Ue che collega 424 grandi città a porti, aeroporti e terminali ferroviari. Una volta completata, la TEN-T ridurrà i tempi di percorrenza tra queste città.

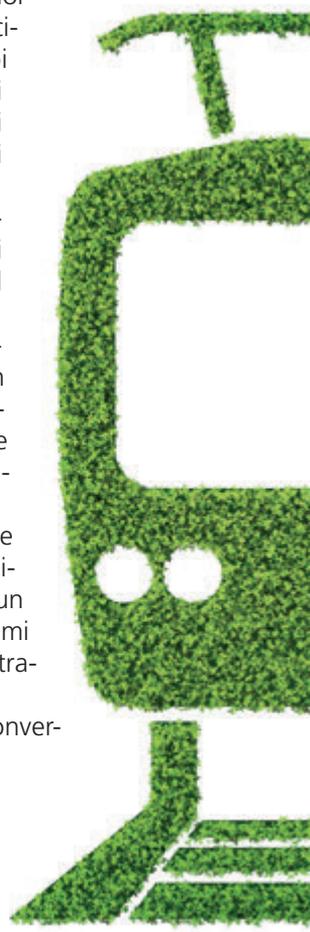
Per completarla e modernizzarla si chiede un maggior numero di terminali di trasbordo, una migliore capacità di movimentazione presso i terminali merci, tempi di attesa ridotti ai valichi di frontiera ferroviari, treni più lunghi per trasferire quantità più elevate di merci verso modi di trasporto più puliti e la possibilità di trasportare autocarri per ferrovia lungo tutta la rete.

La proposta introduce il 2040 come nuovo termine intermedio per anticipare il completamento di parti principali della rete prima della scadenza del 2050, che si applica alla rete globale più ampia.

La carenza di infrastrutture di trasbordo, in particolare di terminali multimodali interni, è marcata in alcune parti d'Europa e secondo la Ue dovrebbe ricevere la massima priorità, così come dovrebbero essere completati i collegamenti mancanti nelle infrastrutture multimodali.

E ancora il sistema dei trasporti dovrebbe lavorare in maniera più efficiente nel suo complesso, con migliori tecnologie di trasbordo, e sarebbe necessario un maggior scambio multimodale di dati, oltre a sistemi intelligenti di gestione del traffico in tutti i modi di trasporto.

Tutti i modi di trasporto delle merci dovrebbero convergere mediante terminali multimodali.

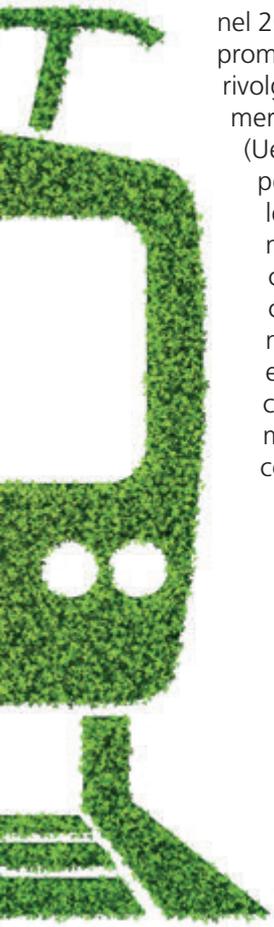


Ma tutto questo non deve essere compiuto solo in un'ottica di sostenibilità.

Secondo la Relazione Speciale della Corte dei Conti europea e della Curia Rationum del 2016, infatti, la promozione di modalità di trasporto efficienti e sostenibili permetterebbe all'Europa di essere meno dipendente dall'importazione di petrolio, favorirebbe non solo la diminuzione dei costi associati alla congestione stradale, destinati ad aumentare, secondo le stime attuali, di circa il 50% entro il 2050, ma favorirebbe anche la riduzione del numero di vittime legate ai trasporti.

Obiettivi questi, insieme a quelli ambientali, che per essere raggiunti nel corso degli anni sono stati tradotti in una serie di misure legislative dell'Ue volte principalmente a liberalizzare il mercato, ad assicurarne un accesso non discriminatorio e a promuovere l'interoperabilità e la sicurezza: le imprese ferroviarie un tempo integrate sono state suddivise in gestori nazionali dell'infrastruttura e in imprese ferroviarie; sono stati istituiti organismi nazionali di regolamentazione per garantire un accesso equo e non discriminatorio alla rete e ai servizi ferroviari; è stata istituita l'Agenzia ferroviaria europea che si occupa principalmente di definire le norme di sicurezza e di interoperabilità e di armonizzare le specifiche tecniche, lavorando a stretto contatto con le autorità nazionali preposte alla sicurezza.

Tra le misure legislative specifiche riguardanti esclusivamente il trasporto delle merci su ferrovia, la Commissione nel 2007 ha adottato una serie di nuovi provvedimenti volti a promuovere la realizzazione di una rete ferroviaria europea, rivolgendo particolare attenzione ai corridoi per il traffico merci. Un orientamento questo seguito dal regolamento (Ue) n. 913 del 2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, che ha stabilito regole per la selezione, l'organizzazione, la gestione e la pianificazione indicativa degli investimenti riguardanti nove corridoi merci ferroviari. L'obiettivo era di migliorare il coordinamento tra diverse parti interessate sulla gestione del traffico ferroviario, sull'accesso alle infrastrutture e sugli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie, nonché di migliorare la continuità del traffico in tutti gli Stati membri, con l'intento di dare sufficiente priorità al traffico merci ferroviario.



## Le nuove norme europee in materia di aiuti di stato

Gli Stati membri hanno assunto precisi impegni riferiti agli investimenti per favorire lo sviluppo di un trasporto intermodale a basse emissioni, investimenti che possono riguardare una vasta gamma di interventi: dal finanziamento di nuove flotte che utilizzano carburanti ecosostenibili, al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei terminali di trasbordo a soluzioni digitali che consentano l'interoperabilità tra i vari sistemi di trasporto.

Per poter attuare concretamente tali investimenti si richiedono norme più snelle anche in materia di aiuti di stato tali da consentire una pronta attuazione dei finanziamenti nei casi in cui risulti necessario il sostegno pubblico e che, al contempo, preservano e rafforzano la concorrenza nel settore del trasporto intermodale.

A tale riguardo, e con specifico riferimento al settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale, la Commissione europea intende aumentare la certezza del diritto e ridurre gli oneri amministrativi in relazione ad alcune misure di aiuti nazionali a sostegno del trasferimento modale del traffico merci e passeggeri dal trasporto su strada a modi e soluzioni di trasporto meno inquinanti.

Sulla base dell'esperienza maturata in materia di aiuti per il coordinamen-



to dei trasporti ai sensi dell'articolo 93 del Trattato di funzionamento dell'Unione europea, la Commissione ha proposto un regolamento del Consiglio che consente di esentare dalla notifica preventiva prevista dalla norma Ue sugli aiuti di Stato alcuni tipi di aiuti a favore di ferrovie, vie navigabili interne e trasporti multimodali, con l'obiettivo di promuovere i trasporti ecologici che hanno un potenziale limitato di distorsione della concorrenza.

Mentre andiamo in stampa con questo numero speciale, la proposta di regolamento cosiddetto di "enabling" è in fase di consultazione (se ne prevede l'emanazione entro dicembre 2022); una volta approvato dal Consiglio la Commissione intende adottare uno o più regolamenti di esenzione per categoria, su modello del Regolamento Generale di Categoria (GBER) ma da applicare al settore dei trasporti (TBER) con lo scopo di esonerare gli Stati membri dall'obbligo di notifica preventiva alla Commissione delle misure di aiuto che rientrano nelle seguenti categorie:

aiuti al coordinamento dei trasporti;

aiuti al rimborso per l'adempimento di determinati obblighi inerenti alla nozione di un servizio pubblico, escluse le compensazioni di servizio pubblico nei confronti del pubblico servizio di trasporto passeggeri, disciplinati dal regolamento (CE) N.1370/2007.

Il futuro regolamento di esenzione "per categoria" da un lato rafforza la certezza del diritto per gli Stati membri e per i percettori degli aiuti relativamente alla modalità di elaborazione delle misure, allo stesso tempo semplifica le procedure in quanto dispensa taluni aiuti dall'obbligo di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, di notifica alla Commissione prima della loro attuazione, qualora possibile, sulla base della prassi decisionale della Commissione, di stabilire ex ante condizioni di compatibilità che garantiscano il contenimento delle potenziali distorsioni della concorrenza.

Attualmente presso l'ufficio Coordinamento Aiuti di Stato della Presidenza del Consiglio è stato istituito un Gruppo di Lavoro con il compito di formulare proposte per l'in-

## La proposta di regolamento



serimento delle categorie di aiuti nel futuro regolamento di esenzione, denominato TBER.

L'Amministrazione ha proposto che le misure di incentivazione intermodali quali Ferrobonus, Marebonus, interventi finalizzati alla digitalizzazione della catena logistica possano essere ricompresi nel regolamento di esenzione quali contributo per il trasporto multimodale rientranti nella categoria di aiuti al coordinamento dei trasporti.

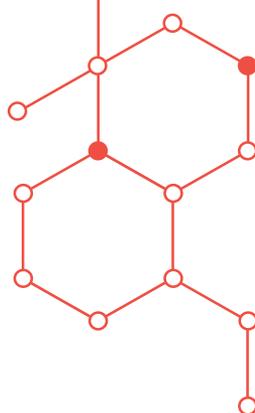
La previsione di un emanando regolamento di esenzione per categoria riferito agli aiuti di stato per il trasporto "multimodale" rappresenta una grande occasione per lo sviluppo dell'intermodalità sotto l'aspetto della riduzione dei tempi e della semplificazione delle procedure riferite a futuri programmi di incentivazione.

2

# L'Italia alla sfida dell'intermodalità





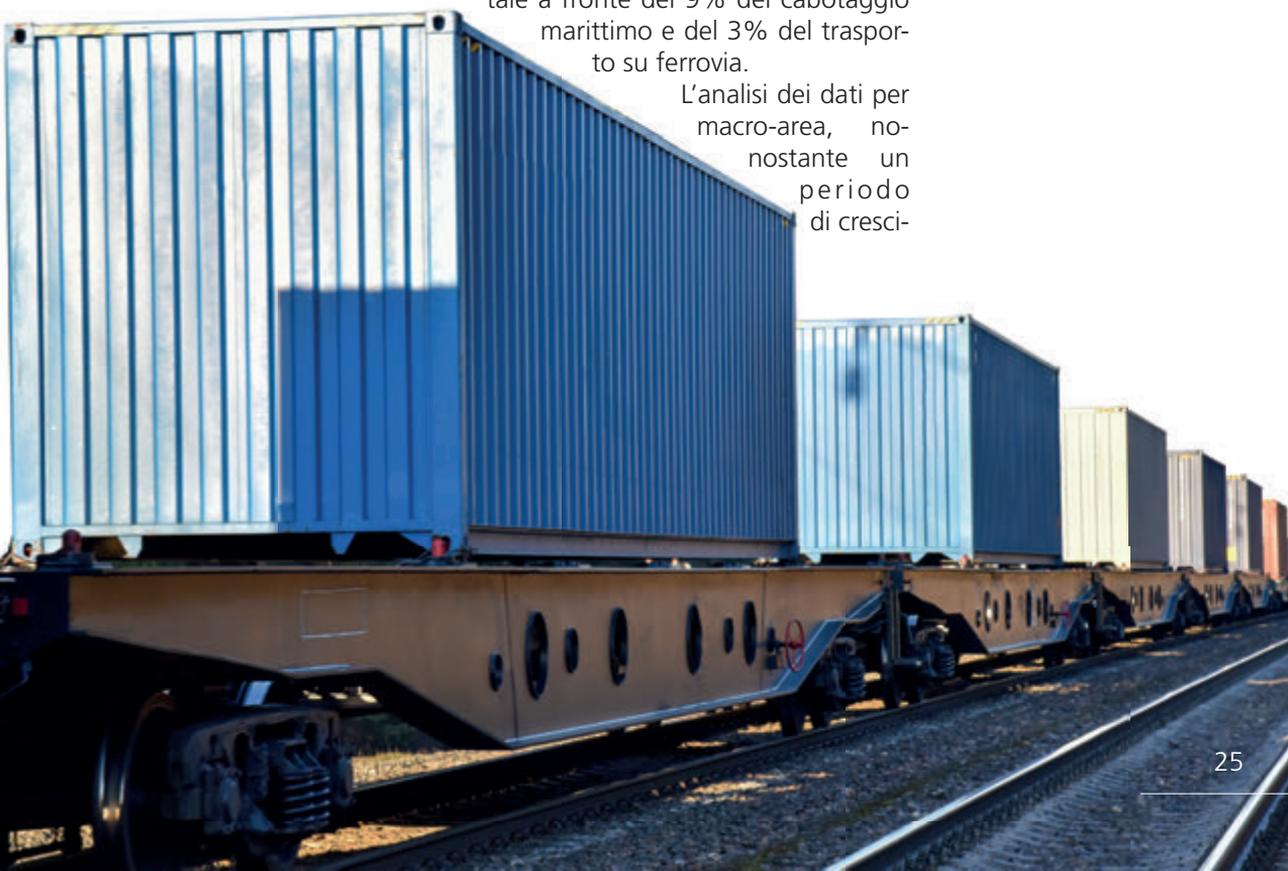


## Gli investimenti italiani a favore dell'intermodalità

Mentre l'Europa tenta di raggiungere, attraverso finanziamenti e iniziative, gli obiettivi che si è prefissata, cosa sta accadendo con il trasporto merci ferroviario e marittimo a livello italiano?

Secondo il documento pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Mobilità e logistica sostenibile" i traffici delle merci sul territorio italiano nel 2019 ammonterebbero a 90 miliardi di veicoli/km che corrisponderebbero a oltre 580 miliardi di tonnellate/km, molto al di sopra delle stime disponibili dalle altre fonti. Secondo questa ricostruzione, il trasporto merci su strada rappresenta circa l'88% del totale a fronte del 9% del cabotaggio marittimo e del 3% del trasporto su ferrovia.

L'analisi dei dati per macro-area, nonostante un periodo di cresci-



ta economica complessiva piuttosto ridotta, mostra una crescita del 23% dei treni/km sull'infrastruttura ferroviaria nazionale tra il 2014 ed il 2021, e del 47% sulle relazioni da/per il Sud peninsulare.

Tali considerazioni restano valide anche guardando al solo biennio 2020-2021, caratterizzato dalla pandemia: infatti, se nel 2020 la contrazione dei volumi registrata è stata contenuta al 3%, nel 2021 si è registrato un forte rimbalzo, che a fine 2021 si è attestato al +13,4%, superando di quasi l'11% i valori del periodo pre-pandemico. Tuttavia i volumi di traffico sono ancora distanti dalla media europea: secondo i dati Eurostat 2020 il treno rappresenta una quota modale dell'11,9% rispetto a una media europea del 16,8%.

Per quanto riguarda invece il mare, i traffici marittimi italiani sono cresciuti nel periodo 2014-2021 con un tasso annuale composto pari allo 0,6%, corrispondente a una crescita assoluta del 4,3%. In termini di tipologie di traffici, il segmento con il maggior tasso di crescita è stato quello Ro-Ro, seguito dal container, mentre altre merci e rinfuse, in particolare quelle liquide, hanno mostrato una flessione.

L'Italia deve quindi migliorare le proprie prestazioni, motivo per cui da tempo è attiva nella definizione di misure a sostegno dell'intermodalità e delle modalità di trasporto meno impattanti.

Dal 2015 tali interventi sono stati integrati in modo strutturale in una strategia di sviluppo basata su tre pilastri fondamentali: upgrade infrastrutturale; misure di semplificazione ed efficientamento; incentivi.





In questi ultimi anni, dunque, sono state implementate in modo strutturale svariate misure di sostegno tese ad accompagnare la crescita del settore o, come nel caso del cargo ferroviario, ad invertire una drammatica tendenza di perdita progressiva di traffici iniziata dal 2008.

Tra le misure varate da allora le più rilevanti sono le seguenti: la Norma Merci (o Sconto Traccia), i cui beneficiari sono le imprese ferroviarie; misura attiva dal 2015. Il contributo, di circa 100 milioni di euro per anno, viene erogato tramite RFI come sconto sul pedaggio per l'uso dell'infrastruttura e viene calcolato sulla base dei treni/chilometro rendicontati;

il Ferrobonus a sostegno dei traffici ferroviari limitatamente alle componenti intermodale e trasbordata aventi per beneficiari i clienti delle imprese ferroviarie che commissionano l'intero treno, siano essi clienti industriali che movimentano le merci per proprio conto o MTO che organizzano servizi e commercializzano slot di capacità ad altri utenti (per il dettaglio vedi Capitolo 3);

il Marebonus, rivolto direttamente alle imprese armatrici che 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 servizi su rotte esistenti. A tal proposito recentemente il nostro Paese ha attivato in sede Ue una procedura di riforma del Marebonus, istituendo il nuovo meccanismo per l'intermodalità strada-mare denominato Sea Modal Shift che prevede che il contributo sia attribuito direttamente alle imprese di autotrasporto, come accadeva già in passato e come richiesto anche dalle associazioni di categoria del settore (vedi Capitolo 4).

Tra le misure da segnalare anche il Decreto Legge n. 34 del 2020, il cosiddetto Decreto Rilancio, convertito con Legge 17 luglio 2020, n.

## I primi incentivi

77, recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da Covid-19”, che, per favorire la ripresa del settore dopo l’avvento della crisi pandemica, ha previsto un ulteriore sconto sulla cosiddetta componente B del pedaggio per tutte le imprese ferroviarie e gli incentivi agli investimenti nel settore dell’autotrasporto, istituiti per il rinnovo e l’adeguamento tecnologico del parco veicolare e per l’acquisizione di beni strumentali al trasporto intermodale, quali unità di trasporto intermodale (UTI).

## Gli interporti

Da citare anche gli interventi a favore della rete nazionale degli interporti. La peculiarità delle infrastrutture interportuali è quella di rappresentare un sistema integrato di trasporti e servizi logistici. Infatti l’interporto non deve solamente garantire i trasporti intermodali o combinati, ma deve altresì assicurare alle merci, alle imprese, ai mezzi e alle persone una molteplicità di servizi di carattere generale e di supporto quali: banche, uffici postali, ristorazione, rifornimenti e alcune manutenzioni per i mezzi di trasporto, per i container, dogane, servizi telematici, ecc.

In quanto struttura inserita nel sistema logistico, l’interporto si colloca nella più ampia categoria dei “service providers” (organizzazioni che forniscono servizi ai produttori, distributori, rivenditori e clienti); in quanto infrastruttura intermodale, l’interporto si configura invece come nodo integratore delle diverse modalità di trasporto.

La centralità della rete degli interporti nell’ambito della logistica e dell’intermodalità ne ha fatto un settore di rilevanza nazionale e og-



getto di finanziamenti pubblici. Nel corso degli anni le risorse statali destinate alla rete nazionale degli interporti - utilizzate con la modalità di intervento combinato pubblico-privato - sono state orientate all'integrazione modale, allo sviluppo della logistica e dell'intermodalità in modo da favorire la concorrenza e la sostenibilità ambientale, offrendo competitività al sistema Paese sempre nel rispetto di alti standard di sicurezza delle infrastrutture.

Da ultimo, con il riparto del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese si sono rese disponibili risorse per 45 milioni di euro per interventi infrastrutturali di implementazione degli interporti. Il bando per la presentazione dei progetti è stato pubblicato nel mese di giugno 2020, le risorse assegnate nel mese di dicembre dello stesso anno e attualmente sono in corso gli interventi. I destinatari della misura sono gli interporti rientranti tra quelli indicati nella Legge 4 agosto 1990, n. 240 e successive modifiche e integrazioni, tenuto conto anche delle indicazioni risultanti dagli allegati infrastrutture ai DEF 2016-2017-2018-2019 e dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Oggetto del finanziamento sono stati: aree di sosta, adeguamento fasci binari, piazzali per movimentazione e/o stoccaggio unità di carico. Sulla misura sono disponibili ulteriori 15 milioni di euro da utilizzare per il completamento degli interventi previsti dal Fondo investimenti a fronte di nuove esigenze degli operatori intermodali. Attualmente l'Amministrazione sta valutando la possibilità di emanare un nuovo bando per l'utilizzo di tali risorse.

Ma è con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che vengono previsti ingenti fondi per potenziare il settore dei trasporti nel suo complesso e per favorire l'intermodalità tra i vari mezzi di trasporto. Il PNRR prevede oltre 60 miliardi di euro per interventi di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili.

## II PNRR

In particolare, con la Missione 3 del PNRR “Infrastrutture per la mobilità sostenibile” vengono destinati 25,4 miliardi di euro allo sviluppo e al potenziamento della rete ferroviaria nazionale e regionale, con lo scopo di potenziare il settore dei trasporti nel suo complesso e di favorire l’intermodalità tra i vari mezzi.

I fondi saranno destinati al completamento dei principali assi ferroviari ad alta velocità ed alta capacità con la velocizzazione della rete ferroviaria passeggeri e l’incremento della capacità per le merci, lungo gli assi prioritari per il Paese Nord-Sud e Est-Ovest “per favorire il trasferimento del traffico da gomma a ferro sulle lunghe percorrenze”.

Altri 5,45 miliardi sono invece destinati al potenziamento delle reti regionali e all’elettrificazione, con una particolare attenzione al Mezzogiorno, e al miglioramento dei collegamenti ferroviari con porti e aeroporti.

Ancora, sono previsti oltre 3,8 miliardi per interventi per l’ammmodernamento e il potenziamento dei porti, la realizzazione del Piano nazionale del cold ironing, che permette alle navi di sostare al porto eliminando le emissioni inquinanti, le infrastrutture per le Zone Economiche Speciali (Zes) e per agevolare l’intermodalità con la realizzazione dell’ultimo miglio ferroviario nei porti di Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno.

## Spinta alla digitalizzazione

Vi sono poi gli interventi per la digitalizzazione dei sistemi logistici: in questo caso i fondi ammontano a 4,8 miliardi in vari settori, tra cui appunto la logistica. Un importante investimento è quello relativo allo sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (Ertms), con l’introduzione di tecnologia per l’aumento della sicurezza, della velocità e della capacità delle infrastrutture.

Nell’ambito degli interventi previsti dal PNRR per la digitalizzazione della catena logistica si inserisce la riforma 2.2 “Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci”.

L’attuazione di un tale progetto aumenterà la competitività logistica nazionale grazie alla realizzazione di un sistema interoperabile tra attori pubblici e privati in grado di semplificare procedure, processi e controlli favorendo la transizione digitale delle imprese che operano in questo settore.

A fronte di un tale disegno di riforma il PNRR ha stanziato, a valere sulla misura M3C2 2.1 complessivi 250 milioni, ripartiti in tre tipologie di investimenti: 30 milioni di euro sono destinati all’implementazione e al potenziamento della Piattaforma Logistica Nazionale, 45 milioni per interventi sulla rete dei porti e degli interporti, e 175 milioni per le imprese di trasporto e



di logistica al fine di contribuire alla realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto delle merci e per la logistica e per facilitare la dematerializzazione dei documenti.

L'attuazione della riforma e il conseguente utilizzo delle risorse è curata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si avvale del supporto della società RAM SpA con la quale in data 5 agosto 2022 ha stipulato un apposito Atto attuativo in base al quale RAM si impegna a supportare il Ministero nelle attività di implementazione e potenziamento della Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, in coerenza con il cronoprogramma previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nonché predisporre e gestire le procedure di accesso agli investimenti e/o incentivi previsti dal PNRR per la digitalizzazione della catena logistica.

Trattasi di un processo particolarmente complesso che dovrà partire dalla definizione delle specifiche della Piattaforma Logistica Nazionale che dovranno naturalmente essere condivise ed interoperabili sia con i nodi logistici di riferimento, in primo luogo con le Autorità di Sistema Portuale e con gli interporti ma



anche con tutti gli operatori, pubblici e privati, del mondo della logistica. Il tutto in coerenza con le rigide tempistiche dettate dal PNRR.

## Il Piano Nazionale Complementare

Le risorse del PNRR si aggiungono a quelle del Piano Nazionale Complementare, che prevede investimenti per quasi 31 miliardi, per gli anni dal 2021 al 2026, e che è stato istituito con il Decreto Legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito dalla Legge n. 101 del 2021. Il Piano ha individuato 30 progetti e interventi, 24 dei quali sono finanziati esclusivamente dal PNC, mentre 6 sono ricompresi anche nel PNRR. Tra questi anche il rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi; il rafforzamento delle linee ferroviarie regionali; il rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci; lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici; l'aumento selettivo della capacità portuale; l'elettificazione delle banchine (cold ironing).

A giugno 2022, proprio nell'ambito del Piano Nazionale Complementare, la Commissione europea ha approvato un regime italiano da 55 milioni di euro che mira a modernizzare le attrezzature intermodali negli interporti e nei terminali intermodali per incoraggiare il passaggio del trasporto merci dalla strada alla ferrovia. I contributi serviranno per favorire l'acquisto di nuovi mezzi per il trasporto ferroviario delle merci, gru a portale-transtainer, reach stacker e loco trattori.

I finanziamenti sono stati assegnati nel mese di settembre 2022 a, condizione, tra le altre, che venga rispettato un cronoprogramma finanziario che prevede la ripartizione per gli anni 2021-2025 dell'importo di 55 milioni di euro - ulteriormente ripartiti in 50 milioni per gru transtainer e 5 milioni per loco trattori. L'aspetto interessante è che, oltre alla quota di contributo statale, i beneficiari dell'intervento hanno apportato un ulteriore contributo con risorse proprie per un importo di 62.060.600 euro per un investimento complessivo finale pari a 117.060.600 euro. La misura incentiva l'acquisto di mezzi conformi agli attuali standard ecologici in termini ambientali, energetici, manutentivi economici e di sicurezza, con l'obiettivo di favorire il riequilibrio modale, la riduzione dell'impatto ambientale e la salvaguardia delle risorse energetiche primarie.

## Il Fondo per la mobilità sostenibile

Il 14 luglio 2021 la Commissione europea ha adottato una serie di proposte per trasformare le politiche dell'Ue in materia di clima, energia, trasporti e fiscalità. L'obiettivo è di ridurre le emissioni nette di gas a

effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 (rispetto al precedente target del 40%). Questo pacchetto di proposte va sotto il nome di "Fit for 55": si tratta di un programma finalizzato a rendere più ambiziosa la legislazione vigente e presenta iniziative in una serie di settori strategici ed economici quali clima, energia e combustibili, trasporti, edilizia, uso del suolo e silvicoltura.

Al fine di sostenere concretamente le iniziative del Fit for 55, il legislatore italiano con la Legge di Bilancio 2022 ha istituito, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,



un apposito fondo denominato Fondo per la strategia di mobilità sostenibile, con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, 200 milioni per l'anno 2029, 300 milioni per l'anno 2030 e 250 milioni per ciascuno degli anni dal 2031 al 2034.

Ad ottobre 2022 il Ministro uscente **Enrico Giovannini** ha firmato il decreto che stabilisce criteri e percentuali di riparto del nuovo Fondo per il periodo 2023-2034. Il Fondo, destinato a sostenere la transizione ecologica del settore dei trasporti finanziaria, tra le altre cose, anche lo sviluppo dell'intermodalità nel trasporto delle merci, l'adozione di carburanti alternativi per le navi, oltre che per gli aerei e l'acquisto di treni a idrogeno. Nel dettaglio, 150 milioni di euro (7,5% del Fondo) sono destinati a favorire l'intermodalità nel trasporto delle merci incentivando il cosiddetto shift modale dalla gomma al ferro; 50 milioni di euro (2,5% del Fondo) sono indirizzati a interventi di decarbonizzazione delle linee ferroviarie non elettrificate, con l'acquisto di treni a batteria o a idrogeno, proseguendo la sperimentazione avviata con il PNRR, mentre 300 milioni di euro sono previsti per la riduzione delle emissioni nel trasporto navale, attraverso il refitting delle navi per consentire l'utilizzo del cold ironing, l'elettificazione dei mezzi utilizzati per i collegamenti con le isole e il sostegno a progetti sperimentali per i combustibili alternativi.

## Contratto di programma tra MIT e RFI

Proprio mentre andiamo in stampa con questo numero speciale, è arrivata inoltre notizia della firma del contratto di programma 2022-2026 tra MIT e RFI che prevede investimenti per 23 miliardi di euro per la gestione, la manutenzione e lo sviluppo della rete ferroviaria italiana.

5,1 miliardi di euro saranno destinati alla manutenzione straordinaria e alla sicurezza della circolazione, circa 1 miliardo all'anno andrà per le attività di gestione e manutenzione ordinaria, mentre 13 miliardi di euro saranno per lo sviluppo e il potenziamento tecnologico e infrastrutturale della rete.

Scendendo più nel dettaglio dello spaccettamento: 5,75 miliardi sono destinati alla realizzazione delle opere previste dal PNRR strategiche per il raggiungimento degli obiettivi in esso contenuti: 477 milioni per la sicurezza, adeguamento a nuovi standard e per la resilienza al cambiamento climatico; 768 milioni per lo sviluppo tecnologico; 404 milioni per l'accessibilità alle stazioni; 1,3 miliardi per la valorizzazione delle reti regionali.

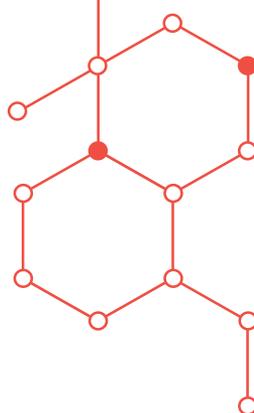
Sono poi previsti 508 milioni di euro per programmi nelle città metropolitane, 356 milioni per porti e interporti, 1,93 miliardi per le direttrici di interesse nazionale e 5 miliardi di euro per la linea ferroviaria adriatica.

3

# La via italiana dell'intermodalità ferroviaria







## Sostenibilità del trasporto intermodale

Oggi la mobilità sostenibile rappresenta uno degli strumenti migliori per il bilanciamento delle esigenze di movimento di merci e persone con quelle di conservazione dell'ambiente in una prospettiva di tutela delle generazioni future. La mobilità sostenibile ricomprende tutte quelle modalità di trasporto in grado di diminuire le esternalità negative del traffico di merci e persone, sul piano economico, sociale e ambientale. L'obiettivo ultimo della mobilità sostenibile è quello di consentire al cittadino di spostarsi e trasportare merci nel pieno del suo diritto cercando di contenere allo stesso tempo le esternalità negative associate al traffico.

La normativa italiana sulla mobilità sostenibile è diretta a promuovere l'attuazione di interventi e progetti integrati all'interno delle diverse componenti della mobilità e del trasporto attraverso la modifica della domanda di trasporto, il potenziamento e il cambiamento dell'offerta di trasporto pubblico, gli incentivi all'utilizzo di carburanti a basso impatto ambientale e al rinnovo del parco veicolare, lo sviluppo dell'intermodalità e la promozione di iniziative di sensibilizzazione. In particolare lo sviluppo dell'intermodalità, alla luce delle attuali improcrastinabili esigenze ambientali, si pone sempre più come strumento irrinunciabile per favorire il rilancio, la competitività e la transizione ecologica.

Il trasporto intermodale assume due forme: trasporto passeggeri e merci. Il trasporto passeggeri ha assunto caratteri di sostenibilità con particolare riferimento all'ambiente urbano. Sono state promosse soluzioni di trasporto intermodale urbano al fine di agevolare l'uso di vei-



coli differenti in ambito cittadino come servizio di mobilità sostenibile. Questa forma di trasporto intermodale integra esempi di mobilità sostenibile combinandoli tra loro nell'ambito di un unico percorso urbano. Soluzioni quali car sharing, bike sharing, trasporto pubblico locale, aree pedonali possono essere combinate tra loro attraverso interventi di trasporto intermodale urbano che promuovono la mobilità sostenibile. Esempi di tali interventi possono rinvenirsi nella costruzione di parcheggi nei pressi di fermate di trasporti pubblici o di postazioni di bike sharing o di aree pedonali, ovvero nella realizzazione di piattaforme di bike sharing presso fermate della metropolitana (per la copertura di quello che viene chiamato "ultimo chilometro") etc.

Il trasporto intermodale delle merci ha caratteristiche e interessi simili a quello delle persone ma un peso differente e un quadro più ampio, dato il forte movimento di beni che riguarda le strade del nostro paese e le conseguenti ricadute negative sul piano economico, sociale, ambientale ed energetico. Uno degli obiettivi sottostanti gli interventi in tale ambito è quello di incoraggiare un trasferimento di merci dal trasporto su strada ad altre modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente ed egualmente competitive.

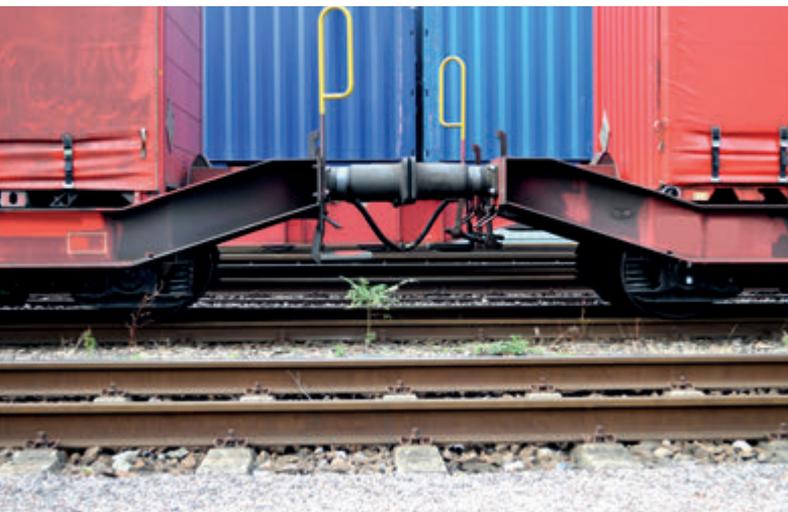
## Il trasporto merci in Italia

Lo scenario del trasporto delle merci in Italia è stato da sempre caratterizzato, con riguardo alle differenti modalità di effettuazione, da un notevole squilibrio a favore del trasporto su strada, che storicamente ha comportato rilevanti costi sociali ed ambientali della mobilità a carico della collettività.

Secondo il documento "Mobilità e logistica sostenibili. Analisi e indirizzi strategici per il futuro", presentato a ottobre scorso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al termine del percorso Moveo, il trasporto merci su strada rappresenta circa l'88% del totale a fronte del 9% del cabotaggio marittimo e del 3% del trasporto su ferrovia.

In un tale contesto si rende necessario il ricorso ad alcuni "correttivi pubblici" finalizzati a riequilibrare le varie modalità di trasporto in un'ottica intermodale.

Nel quadro generale degli incentivi per l'intermodalità nel presente capitolo ci riferiamo ai contributi statali per il trasporto ferroviario





intermodale delle merci - Ferrobonus - riconosciuti al duplice scopo, da un lato, di rispettare gli obiettivi europei nel senso di incentivare il comportamento degli operatori economici verso scelte di trasporto maggiormente sostenibili, dall'altro di compensare i differenti costi esterni di utilizzo della infrastruttura tra modalità ferroviaria e modalità stradale.

È di tutta evidenza infatti che il trasporto ferroviario presenta aspetti di investimenti e rigidità operative che lo espongono a molteplici costi economici aggiuntivi, che incidono nelle transazioni commerciali orientando verso modi di trasporto, quale appunto quello su gomma, che da una parte presenta una maggiore flessibilità ma dall'altra comporta costi che sono sostenuti da tutta la società ma non possono essere presi in considerazione dalle parti della transazione.

## Ferrobonus: storia dell'incentivo

La prima esperienza di Ferrobonus nazionale risale al 2010. All'epoca fu considerata come una misura eccezionale per arginare il grave periodo di crisi economica finanziaria che aveva caratterizzato il triennio 2007-2008-2009.

A seguito del calo della domanda sia di semilavorati sia di prodotti finiti si era registrata una drastica riduzione del trasporto merci in tutte le modalità, con particolare riferimento a quelle alternative al trasporto stradale. Nel tentativo di recuperare efficienza, le imprese e/o gli operatori logistici tendevano ad intraprendere azioni di contenimento dei costi in particolare sul lato del trasporto e della logistica.

La conseguenza era stata, tra le altre, un progressivo abbandono delle modalità di trasporto delle merci (ferroviario, marittimo, combinato) maggiormente valide dal punto di vista dei costi sociali (meno impatto ambientale, meno inquinamento, etc.) ma meno interessanti dal punto di vista dei costi economici.

In particolare, nel 2009, si era evidenziata la inesorabile discesa del cargo ferroviario che aveva ormai quasi dimezzato le quantità rispetto al 2005.

Nel 2010, fra i vari strumenti a disposizione per orientare il mercato verso forme maggiormente rispettose del rapporto costi generali – benefici per la collettività, il Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti ha ritenuto che l'erogazione di risorse pubbliche attraverso incentivi al trasporto ferroviario potesse apportare, da un lato, un concreto aiuto alle imprese di settore, al fine di attenuare il trend negativo,



predisponendo, d'altro lato, un'inversione del processo in un'ottica di rilancio del sistema logistico, con conseguenti benefici effetti sullo sviluppo del Paese nel contesto di un integrato e sostenibile sistema dei trasporti.

L'intervento Ferrobonus mirava a preservare e rafforzare la posizione del trasporto ferroviario erogando sovvenzioni per treno chilometro tali da renderlo più interessante, pur restando ben al di sotto del valore del conseguente risparmio in termini di costi esterni (differenza tra i costi esterni del trasporto merci su rotaia e del trasporto merci su strada).

Per tale finalità il Decreto Milleproroghe per l'anno 2010 ha consentito di utilizzare le risorse residue dell'incentivo "Ecobonus Autostrade del Mare" (stimati in circa 25,7 milioni di euro) per interventi a sostegno del trasporto ferroviario combinato e trasbordato.

L'incentivo a sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro - di cui al Decreto Milleproroghe convertito in Legge 26 febbraio 2010, n. 25 - ha ricevuto attuazione con il Decreto Ministeriale 4 Agosto 2010, n. 592 - modificato dal Decreto Ministeriale 14 Ottobre 2010, n. 750 (autorizzato dalla Commissione europea con Decisione SA.32603 del 16 dicembre 2011) - nel quale sono state indicate le modalità operative per l'erogazione delle risorse del contributo.

I contributi erano accessibili alle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario che avessero commissionato, dal 15 ottobre 2010 al 14 ottobre 2011, servizi di trasporto combinato con treni completi o servizi di trasporto trasbordato (ovvero i trasporti nei quali si effettua la parte iniziale e/o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia con rottura di carico) mantenendo in essere un volume di traffico, in termini di treni/km percorsi sulla rete nazionale, non inferiore all'80% di quello svolto dal 1° luglio 2009 al 30 giugno 2010 e si fossero impegnate a mantenere tale volume nel periodo considerato.

Le imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario che non avessero commissionato servizi di trasporto combinato nel corso del 2009 potevano comunque

**Il primo  
intervento  
nel 2010**

**Chi accedeva  
ai contributi**



accedere al Ferrobonus purché avessero fatto ricorso al trasporto combinato nel periodo dal 1° ottobre 2010 al 30 settembre 2011.

L'obiettivo era di incentivare quei trasporti che utilizzavano treni completi ed in cui la parte iniziale e/o terminale del tragitto veniva effettuata su strada e l'altra parte per ferrovia; restavano esclusi, pertanto, i trasporti ferroviari diretti da stabilimento a stabilimento.

Potevano essere ammesse agli incentivi anche imprese che usufruivano di altri contributi statali, regionali, o comunitari, sempre che il cumulo dei finanziamenti percepiti non eccedesse il 50% dei costi ammissibili e il 30% del costo totale del trasporto. L'ammontare del contributo era fissato in un massimo di 2,00 euro per ogni treno/chilometro di trasporto combinato e/o trasbordato effettivamente percorso sulla rete nazionale nei dodici mesi decorrenti dal 15 ottobre 2010.

Laddove poi l'impresa richiedente fosse un operatore del trasporto combinato e/o trasbordato lo stesso doveva impegnarsi a ridurre, di una quota pari ad almeno il 40% del contributo percepito, il corrispettivo da applicare alla clientela finale.

È importante sottolineare che l'effetto incentivante del primo Ferrobonus, quantificato nella misura di circa 1,08 euro rapportando la disponibilità finanziaria al numero complessivo di treni/chilometro riscontrati, si è concretizzato in un incremento del 17,3% (testo derivante dal raffronto dei dati 2010-2011 con 2009-2010) dei treni/km effettuati.



## La cura del ferro

Con la Legge di Stabilità 2016, il Ferrobonus assume il rango di misura autonoma, funzionale e sistematica.

L'incentivo stabilito dalla Legge 208/2015, che prevede di incentivare il modal shift del trasporto merci dalla strada alla ferrovia, si colloca nella linea tracciata dalla Commissione europea nel Libro Bianco sui trasporti del 2011 e con la strategia "Europa 2020". Il Libro bianco del 2011 considerava il trasferimento modale una priorità dell'Unione, prescrivendo che entro il termine fissato al 2030, il 30% del traffico merci su strada sopra i 300 km deve essere trasferito su altre modalità più sostenibili, come il ferro e l'acqua; percentuale che dovrà arrivare al 50% nel 2050.

A livello nazionale, invece, il Ferrobonus rappresentava uno degli strumenti per l'attuazione della cosiddetta Cura del ferro, prevista dal documento Connettere l'Italia, allegato al Documento di programmazione economica e finanziaria anno 2017, ma di fatto già anticipato nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015 come mezzo per realizzare l'obiettivo di incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere.

In Connettere l'Italia è previsto che il riequilibrio modale a favore di modalità di trasporto sostenibili e la riduzione delle quote modali di mobilità su gomma vengano perseguiti mediante l'incentivazione di misure ad hoc finalizzate all'incremento dell'offerta e della qualità dei servizi.

Coerentemente con gli indirizzi europei in materia, sono state favorite le modalità ferroviaria e marittima per quanto riguarda i traffici su scala nazionale ed internazionale.

Nel caso della modalità ferroviaria la strategia esplicita nella Cura del ferro prevede lo sviluppo della rete nazionale in termini di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura, anche in un'ottica di integrazione con il network europeo, e capace di interagire, in termini di programmazione dei servizi oltre che degli investimenti, con le altre infrastrutture di trasporto in una logica di rete multimodale. Il tutto con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità complessiva del sistema di trasporto nazionale ed offrire una struttura di reti e servizi integrati.

Nel caso del trasporto marittimo, la strategia denominata Cura dell'acqua aveva come quadro di riferimento il Piano Strategico della Portualità e della Logistica ed i decreti attuativi che da esso discendono.

Nell'ambito del programma generale di Connettere l'Italia il Ferrobonus, insieme al Marebonus (di cui parleremo più avanti), sono considerati strumenti prioritari per supportare gli operatori della catena logistica nella scelta dell'intermodalità grazie a misure di finanziamento a sostegno della domanda di servizi logistici alternativi al tutto strada.

## **Gli incentivi 2017-2022**

La legge istitutiva del nuovo Ferrobonus è stata la Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016) quale incentivo destinato alle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario che commissionano servizi di trasporto intermodale o trasbordato con treni completi sul territorio nazionale.

La stessa legge rinvia ad un regolamento generale per la definizione delle modalità di riconoscimento del contributo, regolamento adottato con Decreto interministeriale del 14 luglio 2017, n. 125, approvato dalla Commissione europea con Decisione C(2016) 7676 final del 24 novembre 2016 che ha autorizzato la misura per cinque anni, a decorrere dalla pubblicazione del provvedimento di attuazione, con un budget di 30 milioni di euro per ciascun anno.

Ciò ha consentito successivi rifinanziamenti del Ferrobonus e la prosecuzione della misura fino al 31 agosto 2022; con Decreto direttoriale del 7 marzo 2022 n. 24 è stato infatti pubblicato il bando per la presentazione delle domande relative alla quinta annualità Ferrobonus, periodo di incentivazione 31 agosto 2021-30 agosto 2022.

Le risorse stanziare per tale annualità ammontano a 19 milioni di euro a valere sulla Legge di Bilancio 2021, di recente incrementate con le somme previste dal Decreto Legge 21 marzo 2022, n. 21 convertito in Legge 20 maggio 2022, n. 51 (cosiddetto decreto Ucraina) per uno stanziamento complessivo – riferito all'annualità 2022 – di 38 milioni di euro.

A novembre 2022 è stata chiusa l'istruttoria sulle rendicontazioni presentate dalle imprese: nel momento in cui andiamo in stampa risultano 68 beneficiari per una stima di 33,3 treni/chilometro.

Nel contempo, il nuovo regolamento Ferrobonus da adottarsi per l'erogazione delle risorse dagli anni 2023 al 2026 (complessivi 88 milioni di euro) è stato notificato alla Commissione europea il 27 ottobre 2022.

E proprio mentre andiamo in stampa con questo speciale, è arrivata l'approvazione da parte della Commissione, ai sensi delle norme dell'Ue in materia di aiuti di Stato.

## **La Norma merci**

Nel corso degli ultimi anni, a decorrere dal 2015, il Ferrobonus ha agito in combinato con la cosiddetta Norma merci (o Sconto traccia), i cui beneficiari sono le imprese ferroviarie. Il contributo, di circa 100 milioni di euro per anno, viene erogato tramite RFI come sconto sul



pedaggio per l'uso dell'infrastruttura e viene calcolato sulla base dei treni/chilometro rendicontati.

Di recente, con Decisione SA. 103155 del 30 ottobre 2022, la Commissione europea ha approvato, ai sensi delle norme dell'Ue sugli aiuti di Stato, la proroga della norma merci fino alla fine del 2027 con un aumento di bilancio di 200 milioni di euro, portando il bilancio complessivo della norma merci a 500 milioni di euro.

I risultati delle rendicontazioni nelle quattro annualità (2018-2019-2020-2021) hanno fatto registrare una costante e robusta crescita, da 25,9 milioni di treni/km a 27,5 (+6%) della seconda annualità.

Successivamente, a valle del bando per la cosiddetta proroga Ferrobonus che ha incluso ulteriori beneficiari, si è registrato un traffico Ferrobonus di 29 milioni di treni/chilometro. Nella quarta annualità il traffico rendicontato è stato di 33,8 milioni di treni/km (+16%). Si riscontra, dunque, un incremento sempre maggiore rispetto a quello dell'intero mercato del cargo ferroviario. Inoltre, dalle analisi effettuate, l'elasticità della domanda Ferrobonus è risultata pari a 0,95.

**I risultati  
ottenuti  
dall'incentivo**

Gli impatti di questa misura appaiono molto rilevanti in termini di incremento dei traffici ferroviari merci incentivati, mentre molto più contenuto sembra essere l'effetto in termini di shift modale indotto dal tutto-strada alla intermodalità ferroviaria. Infatti i risultati di traffico ferroviario positivi non sono comunque riusciti ad aumentare in modo rilevante la quota modale del trasporto ferroviario sul totale dei trasporti *inland*. Le stime condotte a partire dagli ultimi dati Eurostat e Conto Nazionale del Mit attribuiscono alla quota modale della ferrovia in Italia nel 2021 appena un decimo di punto in più rispetto a quella registrata dalle medesime fonti nel 2014, anche per la non comprimibilità della domanda, che in buona parte è captive sul trasporto stradale. Questo risultato, per quanto non soddisfacente, consente comunque di ridurre il gap rispetto alla media europea, che nel periodo 2014-2020, sempre secondo Eurostat, ha fatto registrare un -2%, passando dal 18,8 al 16,8%.

Il Ferrobonus, rivolto ai clienti delle imprese ferroviarie, insieme alla Norma merci (rivolta invece direttamente alle imprese ferroviarie), ha accompagnato la crescita del settore, favorendo una progressiva apertura del mercato ferroviario che continua a rimanere un ambito altamente specializzato (il 48% dei beneficiari del Ferrobonus può essere definito come "MTO direttamente collegato ad una impresa ferroviaria" o come "MTO con elevata specializzazione nel trasporto ferroviario anche in termini di asset").

Il mantenimento di questa misura ed anzi, un suo potenziamento, appare condizione necessaria per perseguire gli obiettivi di shift modale e di decarbonizzazione fissati a livello europeo.



# Finanziamenti attuali e prospettive future

La Legge di Bilancio 2021 (Legge 30 dicembre 2020, n. 178) ha finanziato il Ferrobonus fino al 2026 stanziando risorse pari a 22 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026; a tali importi potranno aggiungersi, in futuro, le ulteriori risorse rese disponibili per il potenziamento dell'incentivo a valere sul Fondo per la mobilità strategica e sostenibile (istituito





dall'art.1 della Legge di Bilancio 2021) a decorrere dal 2023 fino al 2034. Il Fondo è stato istituito con la finalità di contribuire al raggiungimento degli obiettivi della Commissione europea di ridurre, entro il 2030, le emissioni nette di almeno il 55% rispetto ai livelli registrati nel 1990, sino al raggiungimento di emissioni zero entro il 2050. Il Fondo ha una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, 200 milioni di euro per il 2029, 300 milioni per il 2030 e 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2034.

Il legislatore ha dunque disegnato per il Ferrobonus un quadro di finanziamenti di ampio respiro; la previsione di una contribuzione riferita ad un orizzonte temporale più ampio potrebbe consentire all'Amministrazione – confrontandosi con gli operatori del settore – di porre in essere una gestione ottimale della misura, con ricadute in termini di maggiore efficacia sull'intero programma di incentivazione intermodale.

A fronte di una previsione di finanziamento a lungo termine, l'Amministrazione potrà infatti valutare l'andamento del Ferrobonus negli ultimi cinque anni e su tale base definire strumenti e modalità di agevolazione più incisivi e performanti. A tale riguardo l'Amministrazione sta già valutando la pos-



sibilità di considerare l'effetto del Ferrobonus congiuntamente con quello prodotto da incentivi simili, quali ad esempio la Norma merci con il quale il Ferrobonus in questi ultimi anni ha operato in modalità combinata. Non solo azioni combinate con altre misure ma, sempre per una maggiore efficacia del programma di incentivazione, il Ministero - in sede di notifica della misura Ferrobonus 2023-2026 - ha rappresentato agli uffici della Commissione l'utilità di migliorare la logica dell'incentivo calibrandone l'intensità in base a determinate circostanze contingenti. Ciò significa che, per la quantificazione del contributo, potrebbero essere introdotti coefficienti di differenziazione che valorizzino fattori quali: gli extra costi derivanti dalla presenza di penalizzazioni naturali e strutturali (barriere fisiche, attraversamento valichi alpini, accessibilità ai porti), i differenti costi di accesso all'infrastruttura ferroviaria, la tipologia delle merci trasportate e altro.

Pur ottimizzando la resa del Ferrobonus è evidente che la semplice erogazione di un contributo non è di per sé sufficiente a modificare un modello logistico, se non accompagnata da un complesso di interventi di carattere organizzativo, di servizio e infrastrutturale. In particolare, nel caso del tra-

**Cosa potrebbe  
accadere  
in futuro**



## Investimenti infrastrutturali

sporto ferroviario intermodale, la prosecuzione nello sviluppo delle politiche di incentivazione dovrebbe procedere di pari passo con l'attuazione di investimenti infrastrutturali per il superamento delle numerose criticità del sistema di trasporto ferroviario, favorendo nel contempo lo sviluppo di nodi intermodali in cui le modalità alternative alla gomma (marittimo e ferroviario), possano integrarsi in modo efficace ed efficiente con l'autotrasporto.

In tale ambito assumono importanza i finanziamenti statali previsti per l'ultimo miglio, gli interventi per il potenziamento dei terminal ferroviari all'interno degli interporti, l'adeguamento dei limiti di sagoma, così da consentire ai treni di trasportare camion e trailer dai porti di sbarco fino oltreconfine, l'adeguamento delle lunghezze minime dei convogli merce ferroviari, il miglioramento dell'interconnessione con le infrastrutture portuali, l'ampliamento dei collegamenti internazionali.

In conclusione, il Ferrobonus quale strumento di riequilibrio modale andrebbe razionalizzato e monitorato in termini di efficacia ed eventualmente potenziato laddove situazioni specifiche lo richiedano e comunque accompagnato da adeguati investimenti infrastrutturali per l'intermodalità.

L'Amministrazione, in linea con gli indirizzi della Commissione europea in tema di incentivi intermodali - si veda ad esempio la recente decisione sulla legge per l'intermodalità della Regione Friuli Venezia Giulia - e anche cogliendo gli spunti che,

su tale materia, provengono dagli operatori economici (significativo a riguardo il Rapporto su "Autostrade del Mare 2.0" presentato da ISFOR nel 2014 ma ancora attuale) sta pensando ad una diversa modalità decisionale ispirata ai seguenti criteri:

- azioni di coordinamento e collegamento tra gli incentivi esistenti a sostegno del trasporto ferroviario e in genere tra tutti gli incentivi a favore dello sviluppo dell'intermodalità;

- differenziazione dell'incentivo, ovvero utilizzarlo ai fini di effettiva compensazione e miglioramento del servizio ferroviario, tenendo presenti le differenti condizioni di espletamento del servizio e le criticità derivanti dalla presenza di penalizzazioni naturali e strutturali;

- nuova metodologia per l'approccio ai programmi di incentivazione che parta dal monitoraggio dei risultati raggiunti e verifichi preventivamente le reali esigenze del mercato;

- politica di incentivazione del servizio congiunta ad interventi infrastrutturali riferiti all'intero sistema del trasporto intermodale.



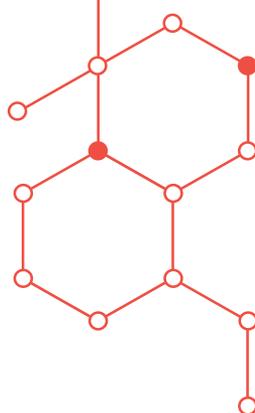


# 4

## L'evoluzione dell'incentivo strada-mare







## L'Ecobonus e le Autostrade del Mare

L'Italia si configura geograficamente come una piattaforma naturale affacciata sul Mare Mediterraneo, con i suoi 8mila km di coste, un comparto marittimo di circa 260 porti e 1.990 accosti, la maggior parte concentrati nell'Italia meridionale e insulare e 16 Autorità di Sistema Portuale. Si pone dunque come territorio naturalmente predisposto per l'intermodalità marittima.

Nel 2002 la Legge n. 265 del 25 novembre ha introdotto l'Ecobonus quale incentivo a favore degli autotrasportatori, con lo scopo di favorire la diversione dei sistemi di trasporto ai fini del riequilibrio modale del trasporto delle merci sul territorio italiano.

I beneficiari di tale incentivo erano le imprese di autotrasporto, anche sotto forma di raggruppamenti, temporanei o permanenti, che imbarcavano su nave destinata prevalentemente al trasporto merci i propri veicoli e casse mobili, accompagnati o meno dai relativi autisti, al fine di percorrere delle tratte marittime individuate con Decreto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Il contributo era diretto alla compensazione dei costi esterni non sostenuti dal trasporto su strada, relativamente alle tratte marittime individuate; per ognuna delle tratte marittime individuate era fissato l'importo massimo (espresso in %) del contributo per ogni viaggio effettuato, tenendo conto della differenza esistente, in ognuna delle medesime tratte, tra i costi esterni originati dal trasporto stradale e quelli del trasporto via mare.

L'individuazione dei costi esterni prodotti, su ciascuna tratta interessata dall'incentivo, era stata elaborata sulla base di uno studio presentato dall'associazione "Amici della Terra" alla Commissione europea in accompagnamento all'aiuto di Stato n. 496 del 2003 "Ecobonus-Autostrade del mare" approvato dalla Commissione con decisione del 20 aprile 2005.

A seguito della autorizzazione della Commissione europea e grazie al rifinanziamento di cui alla Legge 24/12/2007 n. 244 (Legge Finanziaria 2008) che ha reso disponibili risorse finanziarie per 77 milioni di euro l'anno, per il triennio 2007-2009, l'Ecobonus è stato attivato.

Originariamente le risorse statali dovevano essere ripartite secondo le seguenti percentuali e per le sotto indicate finalità:

- A) 90% per interventi di innovazione del sistema dell'autotrasporto delle merci, dello sviluppo delle catene logistiche e del potenziamento dell'intermodalità, con particolare riferimento all'utilizzazione della modalità marittima in luogo di quella stradale, nonché per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e per interventi di miglioramento ambientale;
- B) 10% per interventi di ristrutturazione aziendale e per l'innovazione tecnologica.

Le azioni di cui al punto A sono state attivate rappresentando il cosiddetto Ecobonus, mentre le misure di accompagnamento di cui al punto B non sono state attivate, in quanto le stesse sono state realizzare con ulteriori differenti provvedimenti.

## Modalità di erogazione degli incentivi

Il Decreto del 31 gennaio 2007 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, poi integrato dai Decreti 26 marzo 2007 e 14 settembre 2009, individuava le tratte marittime coperte da servizi regolari di linea come quelle su cui erogare il contributo e individuava le modalità di erogazione degli incentivi.

Erano esclusi dal beneficio coloro che, alla fine dell'anno solare, utilizzando la modalità marittima, non avessero complessivamente effettuato un numero minimo di 80 viaggi su ciascuna tratta incentivata. Il Decreto Ministeriale, inoltre, prevedeva il riconoscimento di un ulteriore contributo alle imprese od aggregazioni imprenditoriali che raggiungessero il livello di 1.600



viaggi annui per ciascuna tratta. L'importo complessivo del contributo non poteva superare il 30% delle tariffe applicate sulle tratte esistenti.

Le tratte marittime furono individuate sulla base dei seguenti criteri:

- a) idoneità della tratta marittima a favorire il trasferimento di consistenti quote di traffico dalla modalità stradale a quella marittima;
- b) idoneità della tratta marittima a ridurre la congestione stradale sulla rete viaria nazionale;
- c) prevedibile miglioramento degli standard ambientali, ottenibile a seguito della percorrenza della tratta marittima, in luogo del corrispondente percorso stradale.

L'Amministrazione ha affidato la gestione operativa, relativa alle istruttorie sulle istanze presentate, a RAM SpA, società in house al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e interamente detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, che operava con l'obiettivo di promuovere l'attuazione del Programma Autostrade del Mare all'interno del bacino del Mediterraneo.

La misura è stata poi eccezionalmente prorogata per un'altra annualità (2010).

Dal monitoraggio effettuato dalla società RAM sul periodo di incentivazione 2007-2010 è stato riscontrato che il numero dei viaggi su tratte nazionali è cresciuto in progressione abbastanza regolare per il triennio 2007-2009 (circa 20mila viaggi l'anno) per poi aumentare di oltre 60mila nel 2010.

Il numero di viaggi su rotte comunitarie è rimasto costante nei primi due anni, ed è calato in modo consistente nel 2009. Tale calo è risultato strettamente correlato alla crisi del Pil spagnolo, essendo tutte le rotte incentivate da e per la Spagna. Nel 2010 il trend è tornato positivo.

L'Ecobonus ha dunque sottratto alla viabilità stradale, per ciascuna delle annualità, circa 500mila viaggi di tir. Le tonnellate trasportate sulle rotte nazionali hanno subito lievi variazioni nel corso dei 4 anni. Le tonnellate trasportate sulle rotte comunitarie sono state invece costanti nei primi due anni per poi calare nel 2009 e aumentare nuovamente nel 2010, in modo del tutto simile al numero dei viaggi effettuati.

L'Ecobonus ha quindi consentito anche un miglioramento nella logistica complessiva delle imprese di autotrasporto, incentivando la movimentazione di mezzi carichi piuttosto che vuoti sulle navi e, soprattutto, ha contribuito a modificare sensibilmente il comportamento delle imprese di autotrasporto indirizzandole sempre più verso i viaggi per mare.

## I primi risultati



## Una nuova visione per l'intermodalità in Italia

Nel 2015, sulla base delle esigenze di revisione delle politiche di sostenibilità ambientale relativamente al sistema della mobilità nazionale, il Governo italiano ha stabilito di intervenire in maniera organica sul comparto della logistica, elaborando specifiche analisi di settore ed un Piano di intervento integrato che riassume gli obiettivi e le azioni da avviare.

Le analisi prendevano spunto dalla visione che lo sviluppo italiano e le conseguenti necessità di mobilità potessero provenire dal mare più che dalla terra; in questa ottica, la riforma della governance del sistema portuale (che era ferma alla Legge 84 del 1994) e una nuova interpretazione del ruolo strategico della navigazione e dell'intermodalità marittima hanno guidato la redazione, prima, ed approvazione nel mese di agosto 2015, del nuovo Piano strategico nazionale dei porti e della logistica.

Il Piano partiva da una ricognizione delle infrastrutture e servizi esistenti e pone al centro della nuova riflessione il sistema portuale nazionale, richiamando il concetto dei porti come driver di crescita, e inaugurando, così, una fase di discontinuità rispetto a quanto fatto in precedenza. Il piano evidenziava dieci obiettivi, declinati in altrettante azioni strategiche, funzionali al rilancio dell'asset logistico nazionale in chiave intermodale.

Oltre alla semplificazione e allo snellimento delle procedure e dei controlli per gli interventi nei porti, tra cui le procedure per il dragaggio dei fondali e la regolamentazione delle concessioni demaniali, il piano indicava tra le azioni strategiche l'introduzione di misure per l'efficientamento dei servizi portuali e per l'aumento della competitività degli operatori, nonché per il miglioramento dei servizi di trasporto e dell'accessibilità ai porti, attuava la riforma della governance portuale. Nell'ambito della strategia così delineata, si inserivano le misure incentivanti del nuovo Ferrobonus e del Marebonus, rispettivamente rivolte la prima alla promozione del traffico merci su ferrovia attraverso l'aggregazione e l'incentivazione della domanda di trasporto, la seconda

allo sviluppo delle Autostrade del Mare, attraverso lo start up di nuovi servizi e il miglioramento di servizi esistenti.

Con riferimento al Marebonus, la norma per la sua attuazione è contenuta nell'art. 1, comma 647 della Legge n. 208/2015 (Legge di Stabilità 2016), con cui il Governo italiano ha previsto lo stanziamento di risorse statali a favore dell'intermodalità marittima in coerenza con gli obiettivi indicati dalla programmazione nazionale ed europea nel settore dei trasporti.

Con la misura Marebonus il Governo si proponeva di:

- a) avviare una nuova stagione di start up delle Autostrade del Mare, ovvero un loro potenziamento al fine di consentire un maggiore e migliore utilizzo della modalità marittima in alternativa al tutto-strada;
- b) riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto combinato mare/strada, mediante compensazione della differenza dei costi esterni del trasporto su strada, a vantaggio degli utenti finali;
- c) ridurre il costo sociale della mobilità, riducendo l'inquinamento ambientale, decongestionando la rete viaria e incrementando la sicurezza della circolazione;
- d) incoraggiare le imprese di autotrasporto a fare il miglior uso possibile delle rotte marittime;
- e) continuare a stimolare l'attivazione di servizi di trasporto intermodale e migliorare l'offerta dei servizi esistenti, per consolidare e stabilizzare i risultati ottenuti grazie alle precedenti iniziative (Ecobonus).

Al fine di raggiungere questi obiettivi, l'art. 1, c. 647 della Legge 208/2015 prevedeva la corresponsione di contributi "per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la

## Il Marebonus



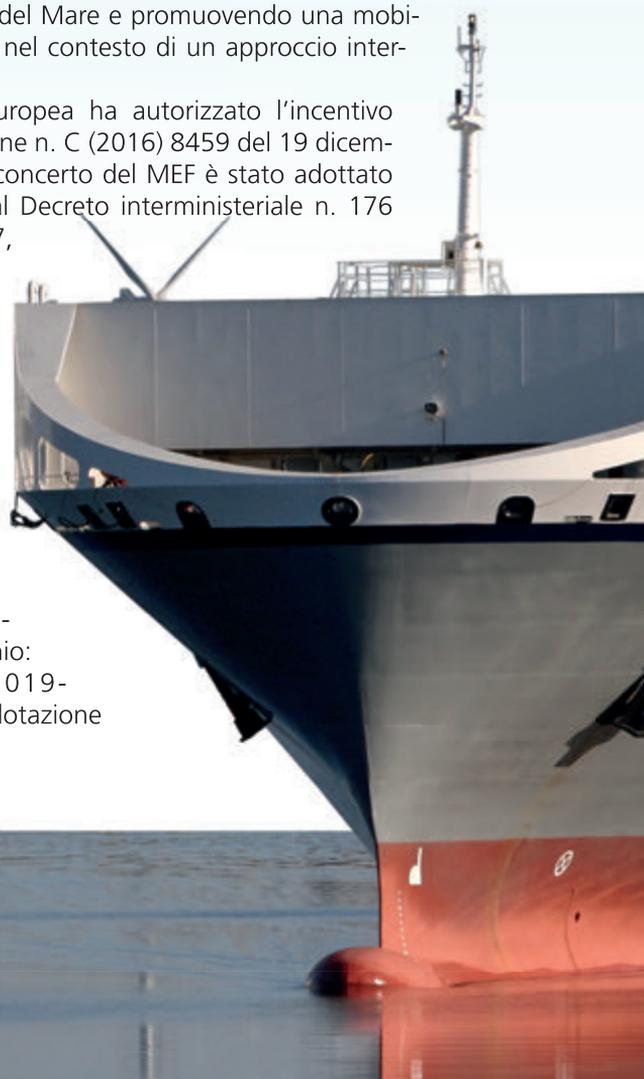
rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi sulle rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. A tal fine è autorizzata la spesa annua di 45,4 milioni di euro per l'anno 2016, di 44,1 milioni di euro per l'anno 2017 e di 48,7 milioni di euro per l'anno 2018”.

L'introduzione di questa misura riflette, come già detto, gli orientamenti espressi nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, con l'obiettivo dichiarato di rilanciare il Sistema mare e l'intero asset logistico nazionale, in linea con gli indirizzi consolidati di politica europea dei trasporti, contenuti nel Libro Bianco sui trasporti del 2011 e negli Orientamenti TEN-T (Reg. Ue 1315/2013) per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto.

L'incentivo per le vie del mare andava, appunto, in questa direzione e intendeva consolidare e rilanciare l'esperienza maturata attraverso le precedenti iniziative dell'Ecobonus assegnando nuovo impulso ai progetti di Autostrade del Mare e promuovendo una mobilità sostenibile e sicura nel contesto di un approccio intermodale.

La Commissione europea ha autorizzato l'incentivo Marebonus con Decisione n. C (2016) 8459 del 19 dicembre 2016. Acquisito il concerto del MEF è stato adottato il regolamento di cui al Decreto interministeriale n. 176 del 13 settembre 2017, mentre le relative disposizioni attuative sono state dettate con Decreto Dirigenziale 13 dicembre 2017 n. 106 e sono stati aperti i termini per la presentazione delle domande.

Il programma di incentivazione ha riguardato un triennio: (2017/2018-2018/2019-2019/2020) con una dotazione



finanziaria, incrementata da risorse aggiuntive previste per l'emergenza Covid, di circa 193 milioni di euro, le procedure amministrative di concessione di contributi si sono chiuse nel mese di dicembre 2021.

I beneficiari del contributo sono state le imprese armatrici, 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, che hanno 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 collega-

## I beneficiari



no porti situati in Italia o negli altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, al fine di sostenere il miglioramento della catena intermodale e il decongestionamento della rete viaria.

Le condizioni per accedere al contributo riguardano la presentazione di progetti triennali per la realizzazione di nuovi servizi marittimi ovvero di miglioramento di quelli esistenti, inoltre gli armatori – beneficiari del contributo, si sono impegnati a ribaltare almeno il 70% del contributo ai clienti-autotrasportatori.

Il soggetto gestore della misura è stata la società RAM Spa che, all'esito del monitoraggio del programma di incentivazione ha riscontrato che le unità movimentate nei porti italiani che hanno ricevuto il contributo Marebonus nella prima annualità, 2018, sono quasi 1,85 milioni, pari al 39,5% del totale in Italia. Nel 2019, invece, le unità relative al Marebonus sono 1,93 milioni, circa il 34% del dato nazionale; nel 2020 le unità movimentate sono quasi 1,81 milioni, il 35,5% del totale italiano. Un primo importante effetto della misura lo si evince dalle percentuali tra un anno e il precedente delle unità movimentate, infatti nel 2020 a livello nazionale c'è una perdita di -10,3%, le unità movimentate con il contributo Marebonus sono diminuite solo di -6,4% nonostante la crisi pandemica.

Da una prima analisi sui dati presentati emerge una potenziale concorrenza tra la modalità di trasporto marittima e ferroviaria. In realtà, le diverse tipologie di trasporto, i volumi sulle direttrici e, in modo particolare, i limiti di sagoma presenti sulle infrastrutture ferroviarie lungo tali direttrici indicano che le due modalità sono complementari tra di loro. Tale configurazione permette di evidenziare la presenza di un fattore di resilienza del sistema di trasporto nazionale, ancor di più di valore in tempi profondamente incerti come questi, a causa di emergenze pandemiche e di conflitti bellici.

In conclusione, sebbene l'effetto concorrenziale tra le misure si può ritenere marginale, la società RAM a conclusione del monitoraggio effettuato auspica un'analisi incrociata di tutte le forme di incentivo ad oggi in essere, per valutarne le possibilità di integrazione e quindi proporre una conseguente razionalizzazione complessiva.



# Il nuovo Sea Modal Shift

La Legge di Bilancio 2021 ha previsto un rifinanziamento della misura Marebonus a decorrere dal 2021 fino al 2026.

In coerenza con gli obiettivi indicati dalla programmazione nazionale ed europea nel settore dei trasporti, tali risorse sono finalizzate a: continuare il processo di riequilibrio del sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto combinato mare/strada, mediante compensazione della differenza dei costi esterni del trasporto su strada; diminuire il costo sociale della mobilità, riducendo l'inquinamento ambientale, decongestionando la rete viaria e incrementando la sicurezza della circolazione; incoraggiare direttamente le imprese di autotrasporto a fare il miglior uso possibile delle rotte marittime. Il rifinanziamento previsto dalla Legge di Bilancio 2021 si colloca in continuità con azioni svolte in passato e descritte nei paragrafi precedenti.

L'incentivo Marebonus, in primo luogo, ha inteso consolidare e rilanciare l'esperienza maturata attraverso precedenti iniziative, quali l'Ecobonus, schema di incentivo rivolto, come visto, al settore dell'autotrasporto per incentivare direttamente la scelta modale verso le rotte marittime.

Mentre l'Ecobonus era rivolto direttamente agli autotrasportatori che effettuavano la scelta di viaggiare per mare, l'incentivo Marebonus era però focalizzato sul miglioramento della qualità dei servizi marittimi; obiettivo quest'ultimo che può ritenersi raggiunto dal momento che, grazie all'incentivazione attuata con il programma triennale di finanziamento, oggi si registra una condizione delle flotte migliorata, soprattutto sul piano dell'efficienza e della sostenibilità ambientale.

Lo schema di regolamento del nuo-



vo Marebonus, oggi denominato Sea Modal Shift (SMS), che intende porsi come strumento per utilizzare le risorse stanziare dalla Legge di Bilancio 2021 (pari a complessivi 125 milioni di euro su 5 annualità) è attualmente in fase di formazione e cerca di mettere a sistema e migliorare le risultanze delle precedenti misure.

## Obiettivo della misura

L'SMS ha anche la finalità di incentivare l'utilizzo di nuove rotte marittime essendo possibili oggetto di contributo tutte le rotte che il mondo della logistica potrà individuare come utili e innovative ai fini della sostenibilità del sistema dei trasporti. In quest'ottica si intende dare fiducia al mondo dell'autotrasporto in una strategia di diretto empowerment del settore verso scelte innovative autonome ed ottimizzanti.

Si evidenziano due scenari paralleli: scenario della sostenibilità: che si incentra sulla riduzione dell'impatto ambientale, tramite l'uso dei servizi marittimi, migliorati soprattutto grazie al precedente piano Marebonus, che ha portato ad una progettazione navale innovativa, all'impiego di nuovi materiali e ad un uso delle migliori tecnologie di abbattimento dei fattori inquinanti; scenario della gestione della catena logistica intermodale: che mira a sollecitare gli operatori dell'autotrasporto ad auto qualificarsi per accedere con un approccio di pianificazione strategica a medio periodo al regime di contribuzione, incrementando l'uso della logistica che si può sostanziare principalmente e preferibilmente nell'uso del trasporto non accompagnato, anche in un'ottica di trasporti Covid resiliente.

La dotazione finanziaria prevista dalla Legge di Bilancio, come dicevamo, ammonta a 125 milioni di euro ripartiti su cinque anni dal 2022 al 2026.

L'erogazione dei benefici e le relative modalità di concessione sono subordinate alla dichiarazione di compatibilità con le norme sul mercato unico da parte della Commissione europea,



ai sensi dell'art. 108, 3° paragrafo del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in materia di aiuti di Stato.

Potranno beneficiare dei contributi le imprese costituite anche in forma di raggruppamenti, temporanei o permanenti, o società tra operatori del trasporto, aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che imbarchino su navi RO-RO e RO-PAX veicoli e/o cassemobili, accompagnati o meno dai relativi autisti, al fine di percorrere le tratte marittime individuate con Decreto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nello stesso provvedimento del Ministero sarà riportata una tabella con il corrispondente tratto chilometrico stradale quantificato come evitato. Il numero dei chilometri sottratti alle reti stradali utili al calcolo del contributo è quantificato prendendo come riferimento il percorso stradale evitato sul territorio italiano.

**I beneficiari  
sono gli  
autotrasportatori**

Nel caso di percorsi marittimi, come specificato all'articolo 2 comma 1, che collegino isole italiane a porti comunitari, sono valutati eleggibili al contributo gli imbarchi effettuati su rotte il cui utilizzo evita percorsi stradali sul territorio insulare rispetto all'utilizzo di altre possibili rotte servite da servizi Ro-Ro e Ro-Pax da e verso la stessa isola. In tal caso è valutata la lunghezza del percorso stradale sul territorio insulare. Sono parimenti ritenuti eleggibili trasporti fra porti della stessa isola che evitano percorsi stradali insulari.

I beneficiari sono gli operatori dell'autotrasporto, cui è riconosciuto un contributo massimo erogabile pari ad un valore quantificabile annualmente in base alle valutazioni aggiornate sul valore delle esternalità negative. Nel Marebonus era di 10 centesimi di euro per ciascuna unità veicolo imbarcata, moltiplicati per i chilometri via strada evitati sulla rete stradale nazionale. Tale valore era riferito ad uno scenario certamente meno drammatico di quello attuale relativamente al valore delle esternalità negative.

Al fine di calcolare il valore economico delle esternalità negative l'Amministrazione, nella relazione di notifica della misura alla Commissione europea, ha preso come dati di riferimento quelli presenti nello studio European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Essen, H., Fio-



rello, D., El Beyrouy, K., et al., Handbook on the external costs of transport: version 2019 – 1.1, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388> “Table 130 marginal costs for dense traffic on rural motorways during the day” – “Table 134 Synthesis of marginal external costs 2016 for EU28 – maritime transport”.

I dati di questo studio, ultimo disponibile a livello europeo, sono riferiti all'anno 2016 e pertanto è da considerare che i valori dei costi attinenti al cambiamento climatico (dovuto in larga parte all'immissione nell'atmosfera di gas ad effetto serra) sono fortemente sottostimati. Ciò in ragione della circostanza che, pur in presenza di eventuali migliorie tecnologiche che possono ridurre l'intensità specifica di CO<sub>2</sub> immessa a parità di merce pagante, il valore monetario del costo esterno conseguente a ciascuna unità di CO<sub>2</sub> immessa è ormai fortemente aumentato. L'aggiornamento di questo dato (intensità del costo del danno ambientale per unità di CO<sub>2</sub> immessa nell'atmosfera) si presenta come detto in forte aumento e si stanno ampliando in cascata gli ambiti di dannosità verso aspetti naturali e antropologici finora fortemente ignorati.

È da tenere in forte considerazione che il dato dell'inquinamento atmosferico riportato per il trasporto marittimo è valutato antecedentemente alle recenti normative IMO sull'uso dei carburanti per la propulsione navale. È necessario considerare che l'externalità marginale



relativa alle navi RO-RO e RO-PAX non è esplicitamente riportata nello studio citato, ma si può comunque stimare utilizzando un fattore di conversione 1,8, di maggiore efficienza del fattore di carico di navi portacontainer rispetto a navi traghetto, modificando prudentemente al rialzo il valore marginale di esternalità per il veicolo stradale imbarcato. Pertanto un valore stimato di 1,39 [€-cent/t\*km] può essere considerato prudenziale per la stima delle esternalità negative relative ai veicoli merci stradali imbarcati su nave traghetto.

La misura di incentivo prevista dall'art. 1, c. 672 della Legge 178/2020 (Legge di Bilancio), con l'obiettivo di consolidare attraverso l'ulteriore ottimizzazione della catena logistica intermodale, è in linea con gli indirizzi dettati dalla Commissione europea nel Libro Bianco sui trasporti del 2011 e con la strategia "Europa 2020", la quale sottolinea l'importanza delle politiche di trasporto nell'ambito della strategia di crescita sostenibile perseguita dall'Unione per il prossimo decennio. Il Libro Bianco del 2011 fa del trasferimento modale una priorità dell'Unione, prescrivendo che entro il termine fissato al 2030, il 30% del traffico merci su strada sopra i 300 km dovrà essere trasferito su altre modalità più sostenibili, come il ferro e l'acqua, e tale percentuale dovrà arrivare al 50% nel 2050. Il target fissato dalla Commissione corrisponde, a livello europeo, allo spostamento del 3,5% del volume di trasporto di merci dalla strada, ad altre modalità, con una riduzione dell'8% di emissioni di CO<sub>2</sub>. Per quanto attiene alla eventuale distorsione della concorrenza nel settore marittimo, è bene sottolineare che gli attuali equilibri di mercato non dovrebbero essere alterati, perché il progetto di regolamento non presenta elementi che possano favorire specifiche rotte o specifiche scelte strategiche, ma è importato ad una naturale inclusività degli attori.

**La bozza  
di regolamento  
al vaglio  
della Ue**



5

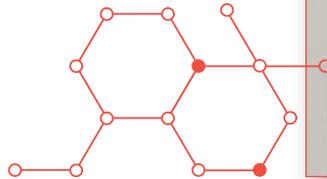
## Voci dai protagonisti





# Francesco Benevolo

Direttore RAM



RAM, società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è il punto di riferimento nazionale per la gestione operativa degli incentivi dedicati all'intermodalità - Marebonus e Ferrobonus - che hanno come obiettivo quello di trasferire quote sempre maggiori di traffico dalla modalità stradale a quella marittima e ferroviaria, riducendo così i costi economici, ambientali e sociali della mobilità. **Francesco Benevolo**, direttore di RAM, ha fatto il punto sull'andamento degli incentivi che si sono dimostrati strumenti efficaci, facendo da volano al settore del trasporto merci.

**Sono ormai diversi anni che vengono incentivati il combinato strada-mare e strada-ferro ed è adesso possibile fare un bilancio. Quali sono stati gli effetti del Marebonus?**

L'incentivo all'intermodalità strada-mare, erogato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il supporto operativo della RAM, nella forma del ben noto Ecobonus nel periodo 2007-2010 prima, e successivamente nell'ultimo triennio 2018-2020 nella forma del Marebonus, è certamente risultato un utilissimo strumento di politica dei trasporti che ha contribuito al perseguimento dell'obiettivo di promuovere l'intermodalità nel Paese.

Nella prima annualità 2018, grazie al Marebonus, sono stati sottratti al traffico veicolare quasi 828 milioni di veicoli/km, nella seconda annualità 2019 la percorrenza sulla rete stradale nazionale è stata ridotta di oltre 856 milioni di veicoli/km (+3,49% sul 2018), ed infine nell'ultima annualità 2020 (dal 13 dicembre 2019 al 12 dicembre 2020) le unità imbarcate sono diminuite rispetto all'anno precedente, principalmente a causa all'emergenza pandemica, ma in modo più contenuto rispetto a quanto registrato per il traffico marittimo nazionale delle merci; il risparmio per i flussi stradali è stato comunque di quasi 810 milioni di veicoli/km.

È importante ad ogni modo sottolineare come sia estremamente complesso stimare gli effetti della singola misura, l'efficacia o l'efficienza di una variabile o le potenzialità di un solo fattore all'interno di un sistema complesso come quello logistico, fortemente influenzato da numerosi elementi, dove i dati sono pochi e sensibili. Ancor di più nel contesto attuale dove le crisi pandemiche e i conflitti bellici aggiungono ulteriore aleatorietà.

Per quanto riguarda i benefici per il Paese prodotti da tale incentivo, si stima per la prima annualità, 2018, una riduzione dei costi sociali per le rotte beneficiarie dell'incentivo che oscilla tra un minimo di 262 e un massimo di 327 milioni di euro, nella seconda annualità il risparmio per i costi esterni è stimato tra 271 e 338 milioni di euro ed infine per il 2020, terza annualità, una riduzione dei costi sociali che oscilla tra un minimo di 256 e un massimo di 320 milioni di euro. Con poche risorse pubbliche, dunque, si è riusciti ad ottenere, al contempo, una rimodulazione del trasporto stradale verso l'intermodalità e un risparmio di costi per la collettività. Un meccanismo pertanto certamente virtuoso, se si considera che la percentuale stimata di traffico sottratta alla strada oscilla tra l'8% e l'11%.

### **Quali invece gli effetti dell'incentivo Ferrobonus?**

Il traffico riconducibile ai servizi intermodali e trasbordati che hanno goduto del contributo Ferrobonus ha subito una crescita molto marcata, decisamente superiore a quella registrata dall'intero mercato del cargo ferroviario. Il traffico registrato dai beneficiari Ferrobonus nel 2019 è risultato di circa il 45% maggiore rispetto al traffico medio registrato dagli stessi soggetti nel triennio 2012-2014, a fronte di un incremento del 12% registrato nello stesso periodo dall'intero comparto del traffico ferroviario merci.

Anche guardando esclusivamente ai dati della seconda annualità, i servizi Ferrobonus hanno registrato una notevole over performance rispetto al settore intero (+6% vs +3%).

In termini generali, dunque, la misura ha prodotto risultati concreti nella direzione auspicata. Naturalmente, in un sistema complesso come quello logistico, in cui come detto i fattori in gioco sono molto numerosi e non sempre ben documentati e monitorati, attribuire un risultato in modo univoco ad un solo fattore, elemento o misura, è spesso operazione poco agevole e rischiosa.

Con questa doverosa premessa, volendo comunque effettuare una stima approssimata degli effetti del Ferrobonus e con i pochi dati disponibili, le stime effettuate ci dicono che nel 2018 è stato registrato un surplus di traffico riconducibile all'effetto Ferrobonus compreso tra 0,9 e 1,4 milioni di treni/chilometro, mentre nel 2019 tale valore varia tra 2,0 e 2,7 milioni.

La stima dei benefici, in termini di minori impatti esterni, connessa allo sviluppo dei servizi ferroviari intermodali e trasbordati incentivati dal Ferrobonus, effettuata utilizzando i valori unitari riportati nell'Handbo-

ok of external costs in transport 2019, evidenzia infine che ai servizi incentivati con il Ferrobonus è associabile un vantaggio complessivo, in termini di minori costi esterni, stimabile in 398 milioni di euro nella prima annualità conclusa ad agosto 2018, e 423 milioni di euro nella seconda annualità (2019).

Al di là dei dettagli, dunque, come si può agevolmente evincere, questi incentivi hanno avuto sinora un effetto molto significativo sul sistema intermodale e sulla riduzione dei costi esterni del trasporto.

### **Ci può fare il punto sulla loro erogazione?**

Per quanto riguarda il Marebonus, l'erogazione è stata completata da tempo relativamente alle tre annualità incentivate. Per il Ferrobonus è stata completata dalla RAM la valutazione delle rendicontazioni pervenute per la quinta annualità incentivata ed il Ministero sta provvedendo ad attivare le relative procedure di pagamento.

### **Quale sarà il futuro del Ferrobonus?**

Il Ferrobonus è oggetto di procedura di rifinanziamento, previa autorizzazione comunitaria, anche per i prossimi anni, dunque avrà ancora un ruolo importante nel supportare l'intermodalità strada-ferro. Al pari della cosiddetta "Norma merci", altro incentivo sulla rete ferroviaria, che sta per essere prorogato fino al 2027. Insomma, siamo di fronte ad una stagione in cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti continua a perseguire gli obiettivi di sostenibilità ed efficienza logistica anche incentivando l'intermodalità con tutti gli strumenti a sua disposizione, compatibilmente con le norme europee in materia di aiuti di Stato.

### **Al momento è al vaglio delle autorità europee un nuovo meccanismo di incentivazione, lo Sea Modal Shift, che prevede che il contributo sia attribuito direttamente alle imprese di autotrasporto. Cosa cambierà nel dettaglio e quali saranno gli effetti se dovesse essere approvato?**

Si tratta di un meccanismo incentivante per le Autostrade del Mare messo a punto dal Ministero, destinato direttamente alle imprese di autotrasporto, sulla scorta del meccanismo già approvato ed utilizzato in Italia nel periodo 2007-2010, il vecchio Ecobonus, anche se con qualche differenza nei meccanismi di calcolo ed erogazione. Se verrà approvato, potrà costituire un ulteriore valido supporto per incentivare l'utilizzo delle vie del mare da parte degli operatori dell'autotrasporto, a vantaggio della decongestione della rete stradale e della riduzione dell'inquinamento ambientale.

### **La gestione operativa degli incentivi da parte di RAM è stata considerata una best practice a livello europeo. Ci sono altri Paesi che hanno seguito l'esempio dell'Italia?**

Il lavoro che ha fatto l'Italia nel campo delle politiche di incentivazione da ormai quasi vent'anni a questa parte, anche attraverso la RAM,

è stato certamente una best practice a livello europeo, come ha anche avuto modo di stigmatizzare la Corte dei Conti europea in un suo rapporto del mese di maggio 2013. Come Ufficio nazionale di promozione dello Short Sea Shipping, e quest'anno anche presidenza italiana dell'European Short Sea Shipping Network, RAM è in contatto costante con gli omologhi dei Paesi membri e anche sulla base di questo continuo scambio di informazioni altri Paesi stanno adottando misure analoghe alle nostre; pensiamo alla Norvegia, con il Marebonus, o adesso la Spagna attraverso i fondi del loro PNRR.

**Gli obiettivi dell'Unione europea sono molto ambiziosi. Ad oggi, quali sono le principali criticità legate allo sviluppo dell'intermodalità?**

Sarebbe facile rispondere, come spesso si fa, che il problema sono le infrastrutture.

E probabilmente in parte certamente si risponderebbe al quesito. Ma, a mio avviso, in modo parziale. In Italia abbiamo anche un vistoso problema di organizzazione logistica, come ci ricorda spesso anche l'amministratore unico della RAM, **Ivano Russo**: tra le prime dieci imprese di logistica italiana per fatturato nel 2020, solo il 30% è "azionariamente" nazionale; tra le prime mille imprese di logistica italiana per fatturato nel 2020, circa il 90% ha fatturati da Pmi, inferiori ai 50 milioni di euro; le merci italiane da/verso l'estero vengono trasportate per l'85,6% da vettori stranieri; il nostro sistema degli interporti fa riferimento a una normativa datata oltre 30 anni addietro. E la lista potrebbe essere ancora molto lunga. Le nostre aziende vendono per lo più franco fabbrica e non franco destino, altro grande problema.

Se guardiamo agli indicatori statistici di confronto internazionale, non troviamo le infrastrutture al primo posto come gap nazionale nei confronti degli altri Paesi: troviamo la logistica, l'assenza di adeguati sistemi di coordinamento anche digitale dei servizi, le lacune nella pianificazione locale e nazionale degli spazi e dei modi della distribuzione, la carenza di grandi operatori nazionali in grado di competere sui mercati globali della logistica.

Faccio un esempio, relativo al comparto del trasporto dei container che, come sappiamo, movimentata larga parte dei beni che consumiamo ed utilizziamo. Nel 2020 le prime compagnie del mondo erano AP Moller-Maersk, MSC, COSCO, CNA CGM, Hapag Lloyd. Nessuna italiana. I terminal container principali? PSA (operante in 26 Paesi con 60 terminal), COSCO, APM, HPH: nessuno italiano. Ci rendiamo conto di cosa accadrebbe se questi operatori decidessero di non utilizzare l'Italia per i loro traffici?

Insomma, non voglio farla troppo lunga, ma appare chiaro già da queste poche informazioni che il lavoro da fare per supportare logistica ed intermodalità nel Paese è ancora molto ed articolato, e che sicuramente gli incentivi di cui abbiamo parlato possono apportare un contributo strategico all'obiettivo finale.

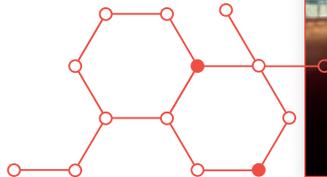
**Per supportare la logistica e l'intermodalità un contributo fondamentale può venire dalla digitalizzazione dei trasporti su cui il PNRR prevede un importante intervento. Come procede la transizione digitale?**

L'articolo 30 del Decreto Legge n. 152 del 6 novembre 2021, convertito dalla Legge n. 233 del 29 dicembre 2021, ha introdotto l'importante riforma, prevista anche nell'ambito del PNRR, della Piattaforma Logistica Digitale Nazionale, riportandone pienamente le funzioni all'interno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si tratta di un progetto che da diversi anni il Ministero è impegnato ad implementare, al servizio degli operatori della logistica, e che vuole e dovrà essere sempre più un sistema di interscambio di dati per rendere interoperabili e, dunque, più efficienti i vari sistemi logistici nazionali. Purtroppo attualmente la merce che viene trasportata di più in Italia è "l'aria", poiché troppo spesso i nostri camion viaggiano vuoti, senza carico. Ciò che il Ministero cerca di fare attraverso la Piattaforma logistica è anche efficientare il trasporto stradale e la logistica per evitare carichi vuoti e far sì che i camion possano viaggiare sempre pieni e più sicuri. Ma anche l'eCMR, ovvero la lettera di vettura digitale, è una componente essenziale di tale processo, al pari della digitalizzazione interoperabile dei sistemi portuali ed interportuali del Paese. In altri termini si sta accelerando il processo di digitalizzazione della logistica italiana, utilizzando al meglio gli strumenti offerti dal PNRR, prevedendosi anche bandi per 175 milioni di euro a favore dell'upgrade digitale delle imprese di logistica; un'iniziativa, questa, fortemente innovativa per il Paese, che potrà consentire di conseguire nei prossimi anni livelli di efficienza logistica maggiormente in linea con le esigenze del sistema produttivo nazionale.



# Giuseppe Rizzi

Direttore generale Fermerci



Nata da meno di un anno fa, Fermerci è la nuova associazione che riunisce i player, privati e pubblici, del trasporto merci ferroviario in Italia, con l'obiettivo di rispondere alle sfide crescenti che il settore della logistica sta affrontando. I soci fondatori sono Ferrotramviaria, ForFer, Hupac, Medlog Italia, Medway Italia, Mercitalia Logistics (Gruppo FS Italiane), Rail Cargo Carrier Italia e Rail Traction Company ma si sono già aggiunti anche Gts Rail, Inrail, Logtainer, Logyca Umf, Lugo Terminal e la filiale italiana di Wascosa AG. L'associazione ha già redatto un position paper che individua una serie di proposte utili a sostenere il settore. Ne parliamo con **Giuseppe Rizzi**, direttore generale dell'associazione.

## **Qual è l'andamento del traffico merci ferroviario? Ci può già anticipare i dati di traffico per il 2022?**

Secondo alcune stime effettuate sulla base dei primi sette mesi del 2022, il traffico merci ferroviario dovrebbe attestarsi attorno ai 53 milioni di treni/chilometro, in sostanziale continuità con i volumi di business registrati lo scorso anno. Si tratta di dati incoraggianti (specialmente se paragonati all'ultimo decennio) ma ben lontani da quelli che hanno preceduto la crisi del 2008 e soprattutto dagli obiettivi europei fissati nell'ambito Green Deal.

## **Quali sono invece, nel dettaglio, i numeri per quanto riguarda l'intermodalità gomma-ferro? Quali sono stati gli effetti del Ferrobonus?**

Secondo gli ultimi dati Eurostat disponibili, la ripartizione modale del trasporto ferroviario merci in Italia, con riferimento al traffico interno terrestre, si attesta su una percentuale dell'11,9%, a fronte di una media europea (Eu-27) pari al 16,8%. Si tratta di un gap ancora importante, dovuto a un ritardo infrastrutturale che genera maggiori costi strutturali e che necessita di un'adeguata risposta, da parte del pubblico, per assicurare la competitività del settore.

Il Ferrobonus ha senza dubbio prodotto effetti positivi negli ultimi anni. Dal 2017, si è passati dai 25,9 ai 33,8 milioni di treni/chilometro rendicontati nell'ultima annualità.

Secondo un recente report del MIT, la stima dello shift modale indotto dalla misura è pari, nella sola ultima annualità, a 2,4 milioni di treni/chilometro con un rilevante impatto in termini di riduzione delle esternalità.

Occorre però fare alcune considerazioni.

Il primo provvedimento contenente il Ferrobonus è del 2011, con durata del contributo per solo un anno e all'epoca l'importo stanziato era di circa 20 milioni di euro. Dopo oltre 10 anni l'importo è lo stesso, per fortuna programmato fino al 2026. Si sta andando verso la richiesta del mercato, ovvero di rendere l'incentivo strutturale, ma con le stesse risorse dopo un decennio... Negli ultimi due anni, a causa della pandemia, l'incentivo è stato raddoppiato e probabilmente lo sarà anche nei prossimi anni, se le risorse date per il trasporto intermodale ferroviario non subiscono tagli o assegnazione ad altre modalità non previste nel decreto.

### **Come giudicate le misure a favore dell'intermodalità?**

Le misure al momento sono insufficienti; oltre ad aumentare e rendere strutturale il Ferrobonus, occorre aiutare le attività di ultimo miglio e dei terminal intermodali ferroviari. In questa parte della catena logistica ferroviaria si annidano maggiori costi del trasporto. Si pensi che in alcuni casi è più alto il costo della manovra del treno che dell'intera relazione ferroviaria.

La ragione dell'elevata incidenza dei costi di ultimo miglio risiede in un grave ritardo infrastrutturale. Secondo un'indagine condotta di recente dal MIT sui 25 nodi interportuali di rilievo nazionale, ai sensi della Legge 240/90, soltanto il 30% del totale dei binari operativi sono risultati dotati delle caratteristiche idonee ad ospitare un treno europeo merci (TEM) con lunghezza di 740 metri.

Riteniamo pertanto necessario un Ferrobonus per ultimo miglio ferroviario, almeno fino a che gli interventi infrastrutturali previsti da PNRR non vengano completati.

### **Cosa sta facendo il settore ferroviario per incrementare la propria quota di trasporto e andare incontro agli obiettivi stabiliti dalla Commissione europea di triplicare il trasporto ferroviario entro il 2050?**

Nel settore ferroviario delle merci, le attività in corso per favorire il raggiungimento degli obiettivi europei riguardano prevalentemente la parte hardware e molto poco la parte software. La prevalenza degli investimenti del PNRR, infatti, è dedicata all'infrastruttura ferroviaria, comprendendo anche la parte tecnologica. Il nostro parere, contenuto in dettaglio nel nostro recente position paper, è di massimo sostegno a queste iniziative ma con la richiesta di prestare attenzione alle imprese che svolgono nel frattempo le attività. In primis occorre contemperare gli

interventi sulla rete e le conseguenti perturbazioni all'esercizio ferroviario, impedendo di vanificare i risultati raggiunti negli ultimi anni; inoltre occorre prevedere nel periodo di realizzazione degli interventi infrastrutturali, l'aumento degli incentivi ad oggi previsti, al fine di compensare i disagi ed evitare che il software venga irreversibilmente danneggiato.

### **Quali interventi giudica necessari per supportare meglio la logistica e l'intermodalità?**

Gli interventi necessari in ordine di priorità sono i seguenti:  
compensare gli aumenti del costo dell'energia elettrica per la trazione ferroviaria. L'incremento nel 2022 è stato di oltre il 400% rispetto al 2020 e del 150% rispetto al 2021. Con questo andamento si rischia di fermare i treni merci. Per questo motivo si propone di prorogare le stesse misure di incentivo già utilizzare con buoni risultati nel periodo Covid;  
concretizzare l'aumento delle risorse previste per il Ferrobonus fino al 2026;  
prevedere un Ferrobonus per ultimo miglio ferroviario affiancato da una serie di misure, alcune di tipo regolatorio e di semplificazione a costo zero;  
concretizzare la digitalizzazione attesa da tutto il comparto logistico da troppi anni, utilizzando già quanto disponibile nel settore ferroviario;  
sostenere la formazione del personale di esercizio ferroviario con misure di incentivo simili a quelle realizzate per il settore dell'autotrasporto.

### **Il trasporto ferroviario è una delle modalità di trasporto più pulite, tuttavia anche le ferrovie sono responsabili di una parte delle emissioni nocive. Cosa state facendo per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità stabiliti dalla Ue?**

Il trasporto ferroviario è la modalità più pulita. Si consideri che uno studio del Noah's Train del 2019 riporta le emissioni del settore ferroviario 9 volte inferiori rispetto a quelle prodotte dalla gomma, a parità di merce trasportata.

Sempre secondo lo studio MIT, nel solo 2019, l'intero settore del cargo ferroviario ha garantito un risparmio, in termini di emissioni, pari a 1,7 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>.

Ad ogni modo, per la parte minima di emissioni prodotte ci risulta che il Gruppo FSI stia avviando un grosso piano di investimenti per autoprodotte energia elettrica con fonti rinnovabili. I primi vantaggi per le imprese ferroviarie dovrebbero arrivare già dagli inizi del 2024.

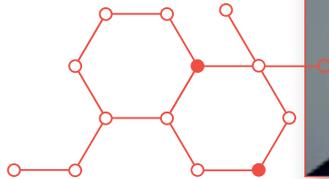
Questo significa che fra pochi anni le emissioni nocive, già oggi minime nel settore ferroviario, potranno avvicinarsi allo zero.

Aggiungo che tutte le misure di efficientamento del settore - treni con standard europei, digitalizzazione dei processi e implementazione dei sistemi ERTMS - contribuiranno a ridurre sensibilmente il consumo di energia dei veicoli in circolazione.



# Luigi Legnani

## Presidente FerCargo



Il settore del trasporto merci ferroviario vive un'importante fase di transizione e di sfide: da un lato ci sono infatti gli obiettivi di incremento modale fissati dalla Ue e gli interventi previsti dal PNRR per decarbonizzare i trasporti, dall'altra le criticità rappresentate dall'aumento esponenziale dei costi dell'energia che gravano sul comparto. Ne parliamo con **Luigi Legnani**, presidente di FerCargo, l'associazione fondata nel gennaio 2009, FerCargo riunisce 19 imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci (Adriafer, Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, DB Cargo Italia, Dinazzano PO, Ferrotramviaria, Ferrovie della Calabria, Ferrovie Udine Cividale, Fuorimuro, GTS Rail, Hupac, Interporto Servizi Cargo, InRail, Medway, OceanoGate, Rail Cargo Carrier Italia, Rail Traction Company, SBB Cargo Italia, Sangritana).

**L'intermodalità è un tema centrale per i trasporti sia dal punto di vista dell'efficienza economica sia per la sostenibilità. Quali sono gli ultimi dati disponibili per quanto riguarda i volumi di merce trasportata su ferrovia?**

Il dato relativo alla quota di mercato del trasporto ferroviario delle merci in Italia, rispetto al totale del trasportato terrestre (ferrovia + strada), è del 13%. Questo valore può essere confrontato con il dato medio europeo del 20% e con il dato svizzero del 35% per capire quanto sia impegnativo ed ambizioso il piano di un riequilibrio modale che, nel solco del Fit for 55 europeo, ci pone come primo traguardo il 30% entro il 2030. Non è una sfida per le imprese ferroviarie e nemmeno per il sistema ferroviario nel suo complesso: è una sfida per l'intero Paese.

**Quali sono invece, nel dettaglio, i numeri per quanto riguarda l'intermodalità gomma-ferro? Quali sono stati gli effetti del Ferrobonus?**

L'intermodalità gomma-ferro rappresenta uno dei fattori più rilevanti

per perseguire gli obiettivi del riequilibrio modale. Ad oggi in Italia vale circa il 50% del totale del trasporto imperniato sul sistema ferroviario, ma ha un rilevante potenziale in termini di sviluppo futuro nella misura nella quale la razionalizzazione e l'ottimizzazione della catena logistica sarà portata avanti anche con provvedimenti che sappiano valorizzare le diverse modalità, anche con una politica degli incentivi coerente con l'obiettivo strategico. Il Ferrobonus, come lo sconto pedaggio, vanno in questa direzione ma è importante che la durata abbia un respiro temporale coerente con il piano strategico e il valore economico degli interventi sia adeguato perché possa avere l'efficacia desiderata.

### **Come giudicate le misure a favore dell'intermodalità?**

Crede che le misure a favore dell'intermodalità siano ancora segnate dalle rivendicazioni dei singoli settori più che da un disegno politico orientato agli obiettivi strategici del Paese. Gli esempi virtuosi, come quello svizzero, ci mostrano come sia decisiva la coerenza complessiva del progetto e l'importanza della misurazione degli effetti prodotti dai provvedimenti adottati.

### **Cosa sta facendo il settore ferroviario per incrementare la propria quota di trasporto e andare incontro agli obiettivi stabiliti dalla Commissione europea di triplicare il trasporto ferroviario entro il 2050?**

Il settore ferroviario, con il PNRR, è al centro di un piano di investimenti infrastrutturali di dimensioni straordinarie. Si tratta di una opportunità decisiva per creare un "hardware" fondamentale perché il sistema sia in grado di realizzare gli obiettivi strategici. Ma, per centrare questi obiettivi, è necessario che lo sviluppo delle infrastrutture sia accompagnato dallo sviluppo di un "software" capace di trasformare la maggiore potenzialità infrastrutturale in una maggiore "efficienza logistica". Si tratta di lavorare sulla "cucitura logistica" tra i diversi sistemi (ultimo miglio), su una integrazione maggiore a livello europeo, sulle semplificazioni delle procedure, sulla gestione scrupolosa delle fasi nelle quali la realizzazione degli interventi infrastrutturali potrà avere un pesante impatto sulla regolarità della circolazione, sulla coerenza degli interventi di sostegno. In buona sostanza è necessaria una pianificazione strategica.

### **Quali interventi giudica necessari per supportare meglio la logistica e l'intermodalità?**

Oggi il problema che assilla tutti i settori è quello dei costi dell'energia e il settore ferroviario che è uno dei più energivori di fatto non lo è di diritto. Questo problema, naturalmente, attraversa anche tutti gli operatori della logistica e dell'intermodalità. Anche in questo contesto è importante che i vari provvedimenti siano adeguati e coerenti, non contraddittori, con il disegno strategico di cui abbiamo parlato. Tra i vari interventi di supporto mi sembra significativo segnalare quello che riguarda il rinnovo degli impianti e dei mezzi che soffre di tempi di ap-

provazione a livello europeo non compatibili con la pianificazione degli investimenti che gli operatori devono prevedere per poter essere competitivi sul mercato.

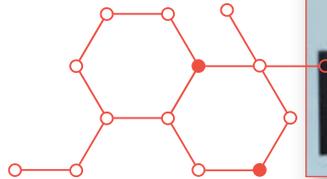
**Il trasporto ferroviario è uno dei mezzi di trasporto più puliti, tuttavia anche le ferrovie sono responsabili di una parte delle emissioni nocive. Cosa state facendo per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità stabiliti dalla Ue?**

Ovviamente anche il sistema ferroviario è coinvolto nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità stabiliti dalla Ue. Credo sia giusto, al riguardo, mettere in evidenza il ruolo che il gruppo FSI (in particolare con RFI) avrà in questa partita. Per quanto riguarda le imprese ferroviarie aderenti a FerCargo, sono in atto investimenti rilevanti per potenziare le flotte con locomotori di ultima generazione che saranno essenziali per assicurare la capacità produttiva. Al riguardo, però, è importante non semplificare la realtà come è avvenuto con il provvedimento che ha cancellato lo sconto sulle accise del gasolio per il settore ferroviario in nome di una scelta in favore della sostenibilità ambientale, senza tener conto che su linee non elettrificate o nelle manovre nei terminali, per ora l'impiego delle locomotrici diesel è insostituibile.



# Stefano Messina

## Presidente Assarmatori



Il trasporto merci via mare, come abbiamo già avuto modo di vedere, è un tassello chiave nello sviluppo dell'intermodalità. Un Paese come l'Italia che ha più di 8mila chilometri di coste e un'ampia rete portuale può sfruttare al meglio le sue caratteristiche geografiche per promuovere lo shift modale e favorire la sostenibilità e l'efficienza del sistema trasportistico, anche alla luce degli obiettivi Ue sulla decarbonizzazione del settore.

Di questo e altro abbiamo parlato con **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori, l'associazione di categoria dell'industria della navigazione, che rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione europea e dei Paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari di linea.

### **Quali sono i numeri del cargo marittimo oggi in Italia e le tendenze di questo settore?**

Nel 2022 abbiamo assistito a una ripresa sostanziale dello shipping, non solo rispetto al 2020 - quando c'era da aspettarselo - e al 2021, ma anche rispetto al 2019.

Nel dettaglio, per le merci registriamo, nei primi sei mesi dell'anno, un aumento di oltre il 5% sul 2021, pari a 244 milioni di tonnellate movimentate nel 2022, e comunque – questo è il dato più rilevante – una crescita di quasi il 3% rispetto a quanto movimentato nel 2019.

In particolare, i contenitori ci confermano un indice positivo perché nel primo semestre siamo al +8,4%. E rispetto al primo semestre del 2019 registriamo un +13,3%. Si tratta quindi di un primo semestre soddisfacente.

C'è stata una forte ripresa sul lato delle merci anche per quanto riguarda le movimentazioni tramite Ro-Ro (navi che consentono il carico dei rimorchi/semirimorchi, auto, camion e veicoli industriali, NdR) che vede la maggioranza delle compagnie e dei volumi movimentati sul segmento delle Autostrade del Mare; anche qui abbiamo un significativo

aumento dei movimenti, pari all'8,3%, rispetto al primo semestre del 2019.

**Un tema centrale è quello dell'intermodalità gomma - mare: l'Italia negli ultimi anni ha finanziato lo shift modale attraverso lo strumento del Marebonus. Ma a livello europeo è allo studio un nuovo meccanismo, il Sea Modal Shift. Quali saranno gli effetti di quest'evoluzione?**

Ormai da 20 anni, in Europa e anche in Italia vi è stato un investimento forte per incentivare il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia e dalla strada al mare. I benefici sono evidenti. Oggi l'incentivo dovrebbe essere direttamente rivolto alle imprese di autotrasporto che hanno sede in Europa e il Sea Modal Shift dovrebbe prendere il posto del Marebonus. Stiamo analizzando questa misura ma non è ancora chiara nei suoi dettagli. Gli effetti però dovrebbero essere quelli di continuare a promuovere e consolidare questo cambiamento anche dal punto di vista della cultura dell'autotrasporto affinché ci sia un maggiore utilizzo delle vie del mare con tutti i benefici connessi. E su questo auspichiamo che le forze politiche abbiano una certa attenzione per poi negoziare le migliori condizioni anche compatibilmente alle norme dell'Unione europea.

**Anche la sostenibilità è un tema centrale nell'evoluzione dei trasporti. In che modo il settore dello shipping è impegnato sul fronte della decarbonizzazione?**

In modo molto forte. Ma questo non è un problema settoriale quanto del mondo civile innanzitutto e, non ultimo, della produzione e dell'industria. Numerosi sono gli atti di regolazione nazionali, europei ed internazionali in via di discussione e di approvazione, dal FIT for 55 fino ad arrivare alle normative dell'International Maritime Organization, l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, che ha stabilito che dal 1° gennaio 2023 entrerà in vigore il CII (norma per la rendicontazione del proprio indicatore di intensità del carbonio operativo annuale, NdR).

Come armatori stiamo facendo sì che tutti i livelli vengano tenuti in considerazione, soprattutto rappresentando l'Italia, dove c'è il maggior numero di Autostrade del Mare. Siamo quasi al 40% del mercato mediterraneo; il secondo mercato è la Spagna che è sotto al 20%.

In questi mesi, stiamo facendo una serie di progetti di investimenti o in nuove costruzioni o in refitting delle navi che abbiamo a disposizione anche per tutelare l'industria turistica che si muove fortemente tramite i collegamenti con le isole e per modernizzare le nostre flotte con questi sistemi di minore inquinamento, grazie a quello che l'industria mette a disposizione.

**Sul tema della sostenibilità la commissaria Adina Valean ha lanciato l'Alleanza industriale Ue sui carburanti rinnovabili e a basse emissioni nei trasporti - di cui Assarmatori fa parte. L'Alleanza consiste in un partenariato pubblico-privato volto ad alline-**

**are l'intera catena industriale, contribuendo a rafforzare la produzione, la logistica, la distribuzione e l'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nei trasporti. Perché è importante?**

La nostra squadra di tecnici si è insediata all'interno di questo gruppo di lavoro. Già quando fu lanciata l'iniziativa Fit for 55, noi abbiamo sottolineato il fatto che le tecnologie debbano essere messe a disposizione da parte dell'industria, ovvero abbiamo bisogno che ci sia una accessibilità dei nuovi carburanti puliti per il trasporto marittimo. Non possiamo produrli noi, ma abbiamo bisogno di una catena produttiva e anche logistica e distributiva che al momento non esiste. Se un domani le navi saranno alimentate con il metanolo o con altri carburanti, noi saremo compratori ma non produttori. Quello che l'industria ci metterà a disposizione noi lo utilizzeremo. Ci sarà anche una legge della domanda: il mercato farà il prezzo e noi saremo pronti a ordinare navi adatte.

Quindi questa alleanza industriale assume un ruolo molto importante.

**Parlando di intermodalità e di trasporto va mare c'è un fenomeno che ha colpito questo segmento con conseguenze su tutta la catena logistica. Dopo mesi con prezzi saliti alle stelle, adesso c'è una tendenza al ribasso dei noli dei container, che sono un elemento centrale della movimentazione delle merci. Cosa è successo?**

Effettivamente negli ultimi 2-3 mesi si è verificato un significativo decremento dei costi, ma come in tutti i settori dell'industria bisogna andare un po' più a fondo, valutando zona per zona. A livello mondiale siamo di fronte a un chiaro segnale che indica una tendenza a stabilizzarsi.

Uno dei motivi è logistico: in gran parte dei porti mondiali che erano congestionati a causa del Covid è venuto meno il fenomeno dell'interruzione della supply chain. Con la fine della pandemia si è tornati ad avere una certa produttività all'interno dei porti e del ciclo della logistica. Noi sappiamo che ancora oggi la Cina ha delle restrizioni molto forti per via del Covid; forse è il Paese che ha la maggiore rigidità nell'applicare normative relative ai limiti dell'accesso del personale dei luoghi di lavoro.

Questo aspetto ha interrotto la catena e ha fatto sì che vi fossero rese e frequenze molto più lunghe, che i container fossero utilizzati più a lungo ed è come se ci fosse stata una restrizione della capacità. Con l'aumento della domanda e la diminuzione della capacità sono schizzate al rialzo le rate dei noli. In alcuni mercati, a causa della domanda, vi è stata davvero un'esplosione che ha portato anche ai 12-13-17mila dollari per container trasportato, in particolare nell'export dalla Cina; container in cui va anche merce povera, come il riso o le piastrelle. Un costo del genere aveva, dunque, un'incidenza significativa sul costo finale della merce resa che spesso toglieva competitività ad alcune industrie produttive in certi Paesi.

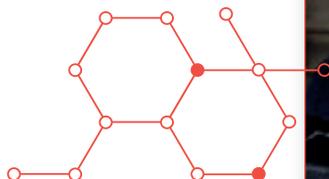
Oggi cosa è successo? C'è un rallentamento di questo fenomeno e a livello macroeconomico assistiamo al rallentamento della domanda

mondiale. Vediamo dei segnali fortissimi, causati prevalentemente dalla guerra, di rallentamento della domanda, in un momento in cui la capacità di stiva e quindi la produttività che noi armatori mettiamo sul mercato continua a crescere.

I ribassi toccano il 70%, parlando delle grandi direttrici, cioè export dall'Estremo Oriente, dalla Cina per il Mediterraneo o dalla Cina per gli Stati Uniti. Oggi quei valori sono tornati a 3-4mila dollari, che sono comunque un livello di sostenibilità economica pur sempre positiva rispetto a valori depressi che spesso vedevamo nel 2019.

# Luca Sisto

Direttore generale Confitarma



La sfida della transizione ecologica riguarda anche le navi. Molti passi avanti verso la sostenibilità sono stati fatti grazie agli investimenti messi in atto dagli armatori italiani, sulle tecnologie delle navi e sulle strategie di navigazione, che hanno consentito una notevole riduzione delle emissioni.

Anche il Marebonus ha contribuito al risparmio in termini di esternalità ambientali grazie allo spostamento del trasporto merci dalla strada al mare. Ne abbiamo parlato con **Luca Sisto**, direttore generale di Confitarma, la Confederazione Italiana Armatori, che ritiene fondamentale un aumento delle risorse destinate all'incentivo per far crescere ancora di più l'intermodalità gomma-mare.

**Parliamo di trasporto merci via mare e di intermodalità, un tema centrale per i trasporti sia dal punto di vista dell'efficienza economica sia per la sostenibilità ambientale. Innanzitutto, qual è lo stato di salute del settore?**

Grazie alle navi, i Paesi del mondo possono scambiarsi le merci che consentono alle popolazioni di vivere: oltre il 90% di tutto ciò che consumiamo viene dal mare. Anche nei momenti più duri dell'emergenza sanitaria, noi non ci siamo mai fermati, continuando ad assicurare la fornitura di servizi essenziali per la nostra sopravvivenza.

Come tutta l'industria nazionale stiamo ancora sostenendo gli effetti gravosi della crisi sanitaria e, ora di quella energetica. Alcuni comparti del nostro settore hanno ricevuto parziali ristori, altri, purtroppo, non sono stati inclusi nella platea dei beneficiari. Tra questi, unico tra quelli del trasporto, il settore del carico, per il quale abbiamo chiesto al Governo un segnale concreto: non possiamo permetterci, come sistema Paese, di abbandonare a se stesse imprese strategiche per l'approvvigionamento, in particolare energetico. Ed è per questo che richiediamo un ristoro dei sovraccosti del caro carburante.

Siamo, poi, alle porte di una rivoluzione nello shipping nazionale: l'estensione dei benefici del Registro Internazionale, che dovrà essere accompagnata da un'efficace e urgente semplificazione dell'ordinamento marittimo, per molti aspetti fermo alle dinamiche del XIX e XX secolo. Il rischio concreto è l'abbandono della bandiera italiana verso regimi più favorevoli, con la conseguente perdita del controllo su un asset strategico fondamentale per il Paese. Confitarma ha da tempo pronto un progetto di semplificazione a costo zero per l'Erario che se venisse approvato contribuirebbe notevolmente a scongiurare tale rischio.

### **Quali sono gli interventi che hanno consentito la crescita dell'intermodalità gomma - mare?**

Innanzitutto, la caparbietà e la visione imprenditoriale degli armatori che negli anni Novanta del secolo scorso hanno pensato e realizzato, attraverso ingenti investimenti, il lungimirante progetto delle Autostrade del Mare, un'infrastruttura immateriale che collega l'Italia continentale con quella insulare e con i Paesi del Mediterraneo.

Questi servizi assicurano con elevati standard il principio costituzionale della continuità territoriale, senza contare il contributo significativo alla riduzione dell'inquinamento e della congestione attraverso lo spostamento di decine di migliaia di automezzi dalle nostre strade. Le Autostrade del Mare (traghetti RoRo/pax) hanno trasportato 61,6 milioni di tonnellate di merci nel 2021, consentendo di eliminare dalla strada circa 2,3 milioni di tir all'anno, equivalenti a 2,7 milioni di tonnellate di emissioni evitate di CO<sub>2</sub>.

I benefici economici per la collettività di questo spostamento del trasporto merci dalla strada al mare sono stati da noi calcolati in circa 2,2 miliardi di euro annui risparmiati in termini di esternalità ambientali. Tali risultati sono stati conseguiti anche grazie al Marebonus, incentivo al trasferimento modale strada-mare.

### **Al momento è al vaglio delle autorità europee un nuovo meccanismo di incentivazione, lo Sea Modal Shift, che dovrebbe prendere il posto del Marebonus. Quali saranno gli effetti di questa evoluzione?**

L'Italia è stato il primo Paese, sulla scorta dell'iniziativa legata alle Autostrade del Mare, ad introdurre nei primi anni duemila un progetto pilota di incentivo al trasferimento modale delle merci dalla strada al mare: si chiamava Ecobonus, poi evoluto in Marebonus.

Tale strumento è stato considerato dalla Commissione Ue una best practice, tanto da essere preso a modello per uno studio di fattibilità su base comunitaria. Recentemente la Spagna ne ha varato una sua versione. Il successo di questa formula di incentivazione è dovuto all'efficacia dello strumento in termini di rapporto risorse investite-benefici ottenuti, rivelandosi uno strumento sempre più efficace in termini di riduzione dell'impatto ambientale del trasporto su strada.

## **Più in generale, quali interventi sono necessari per far crescere la logistica e l'intermodalità gomma-mare?**

Sicuramente la proroga e il rifinanziamento del Marebonus.

Secondo i dati ufficiali di Enea e del PNRR, a parità di risparmio energetico ottenuto, il costo per lo Stato del Marebonus è stato pari a un decimo del Superbonus 110%: in sostanza risparmiare 1 Tep (tonnellata equivalente di petrolio) costa 235 euro con il Marebonus contro i 2.434 euro del Superbonus.

Per tale ragione abbiamo chiesto al Governo che il nuovo incentivo, ad oggi ancora allo studio del MIT, venga rifinanziato con almeno 100 milioni di euro all'anno perché le risorse stanziati dalla Legge di Bilancio 2021, circa 20 milioni di euro l'anno per il periodo 2022-2026, non sono sufficienti. Basti pensare che per il Marebonus erano stati a suo tempo stanziati circa 45 milioni di euro l'anno per il triennio di applicazione.

Siamo ancora in attesa di conoscere le effettive risorse stanziati per il 2022 e auspichiamo su questo un nuovo confronto con il Governo.

## **In che modo il settore dello shipping è impegnato per la decarbonizzazione?**

L'International Maritime Organization (IMO) ha fissato entro il 2050 una riduzione delle emissioni annuali dei gas a effetto serra (GHG) di almeno la metà rispetto al loro livello del 2008 e una riduzione dell'intensità di carbonio di almeno il 40% entro il 2030, per arrivare al -70% entro il 2050. Inoltre, la Commissione Ue ha previsto limiti ancor più stringenti con il pacchetto Fir for 55.

Nel decennio 2008-2018 i trasporti marittimi hanno ridotto di quasi il 20% le emissioni di CO<sub>2</sub>. Ma non possiamo chiedere a un settore "Hard to abate" di arrivare da subito a zero emissioni.

È noto che il trasporto marittimo, in considerazione dei volumi di merci trasportati, risulta essere di gran lunga la modalità di trasporto più eco-compatibile.

Il commercio globale via mare è aumentato dal 2008 al 2018 del 40% ma, grazie agli ingenti investimenti effettuati dagli armatori sulle tecnologie delle navi e sulle strategie di navigazione, siamo riusciti a ridurre, nello stesso periodo, le emissioni di CO<sub>2</sub> del 10%. Non solo, con l'introduzione del Very Low Sulphur Fuel (0,5%) nel 2020 il trasporto marittimo ha ridotto le emissioni di ossidi di zolfo di sette volte rispetto ai valori dei limiti precedentemente esistenti.

Sono allo studio, inoltre, diverse opzioni per facilitare la decarbonizzazione del trasporto marittimo, come l'utilizzo di LNG quale "soluzione transitoria" per poi passare ad ammoniaca e idrogeno, batterie sempre più capaci e lo sviluppo, ovviamente, delle relative tecnologie per alimentare la flotta mondiale. Tuttavia, attualmente i combustibili a zero emissioni di carbonio non sono disponibili nelle quantità necessarie per giungere alla decarbonizzazione e c'è ancora l'incognita della reperibilità dei combustibili in ambito globale.

Le risorse finanziarie private non sono sufficienti a sostenere da sole

ricerca e innovazione per lo shipping. È necessario che l'Italia, come gli altri Paesi marittimi, sostenga le sue imprese in questo sforzo evitando di mettere a rischio la competitività della nostra industria nei mercati internazionali.

Gli investimenti richiesti per la conversione delle flotte sono enormi. Abbiamo, in tal senso, apprezzato il provvedimento che ha destinato 500 milioni di euro per il rinnovo e il refitting della flotta marittima. Ma molti comparti ne restano esclusi, nonostante siano pienamente coinvolti nella transizione green del settore. Abbiamo quindi richiesto al Governo un intervento che accompagni l'intera flotta (passeggeri e merci) appartenente alle imprese radicate sul territorio nazionale, attraverso la costituzione di un fondo dedicato e adeguato, finalizzato al rinnovo e al refitting.

**Restando sulla questione della decarbonizzazione del trasporto marittimo, la Ue si appresta ad inserire lo shipping nell'Ets (Emission Trading System). Un'altra riforma riguarda l'iniziativa FuelEU Maritime, per promuovere l'uso di combustibili alternativi sostenibili nel trasporto marittimo e nei porti europei. Quali saranno le conseguenze per il trasporto marittimo?**

L'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS (Emission Trading System) rischia di affossare la competitività del settore.

In linea con la posizione ECSA, pur privilegiando un sistema MBM (market-based measures) a livello mondiale, sosteniamo che le entrate generate dall'ETS dovrebbero essere con certezza destinate a un fondo specifico settoriale marittimo, per sostenere finanziariamente la transizione energetica del settore, contribuire ad abbassare il differenziale di prezzo tra combustibili più puliti e combustibili tradizionali, ridurre i gap di competitività distorta che potrebbero generarsi tra le diverse modalità di trasporto europee.

Abbiamo, inoltre, richiesto nelle sedi competenti - nazionali e comunitarie - un'esenzione dalla tassazione ETS anche per le linee di Autostrade del Mare, poiché è concreto il rischio di assistere al cosiddetto back shift modale delle merci dal mare alla strada, con conseguenze negative anche in termini di impatto ambientale.

La tassa ETS, infatti, andrà a pesare maggiormente sui bilanci delle imprese impegnate in questo importante settore che quotidianamente collegano i porti nazionali e comunitari, favorendo un risparmio energetico a beneficio dell'intero sistema.

Lo scorso 29 novembre durante la riunione di Trilogo, la Commissione, Parlamento e Consiglio dell'UE hanno raggiunto un accordo provvisorio che subordina l'adozione del regime ETS/trasporto marittimo a un'intesa generale per tutti i settori ETS. Confidiamo che, nel corso della riunione finale del Trilogo prevista per i prossimi 15 e 16 dicembre, tale posizione sia accolta.





# Intermodalità: scelta per il futuro

Allegato a Tir



#Trasporti #Innovazione #Rete

La rivista dell'autotrasporto  
Periodico del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale  
degli Autotrasportatori di Cose per Conto di Terzi

COMITATO SCIENTIFICO PRESIDENTE

**Enrico Finocchi**

DIRETTORE RESPONSABILE

**Massimo De Donato**  
dedonato@rivistatir.it

CAPO REDATTORE

**Lucia Angeloni**  
angeloni@rivistatir.it

REDATTORI

**Antonella Vicini**  
vicini@rivistatir.it  
**Ertilia Giordano**  
giordano@rivistatir.it

GRAFICA

**Marco Banci**

SEGRETERIA

**Giuditta Lopardo**  
segreteria@rivistatir.it

**DIREZIONE-REDAZIONE**

Via C. B. Piazza, 8 - 00161 ROMA  
Tel. 06 69308055

**CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PUBBLICITÀ**

HP 10 Srl Tel 02.48.003.799  
mirta.barbeschi@hp10.it

**REALIZZAZIONE e STAMPA**

AGE Srl  
Stabilimento Via Vaccareccia, 57  
00071 Pomezia (Roma)

**EDITORE e PROPRIETARIO**

Comitato Centrale  
per l'Albo Nazionale  
degli Autotrasportatori  
di Cose per Conto di Terzi,  
via Giuseppe Caraci, 36  
00157 Roma  
Registrazione Tribunale di Roma  
n° 547 del 18/11/98

Finito di stampare nel mese di dicembre 2022

Hanno collaborato:

**Francesca Cesarale,**  
**Angela Iantosca**







## LA RIVISTA DELL'AUTOTRASPORTO

PERIODICO DEL COMITATO CENTRALE  
dell'ALBO NAZIONALE  
DEGLI AUTOTRASPORTATORI  
DI COSE PER CONTO DI TERZI  
Allegato a TIR

