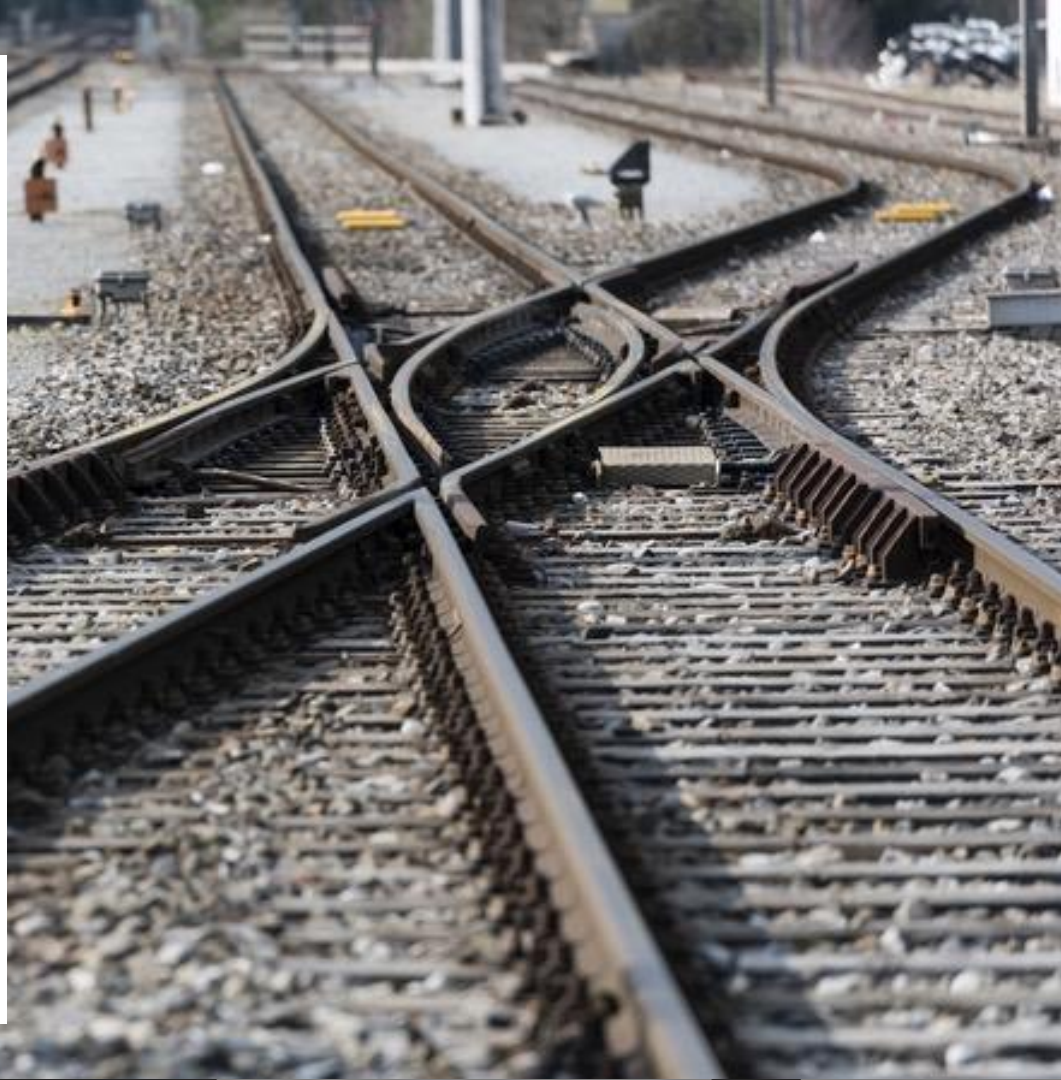




[www.pwc.com/it](http://www.pwc.com/it)

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

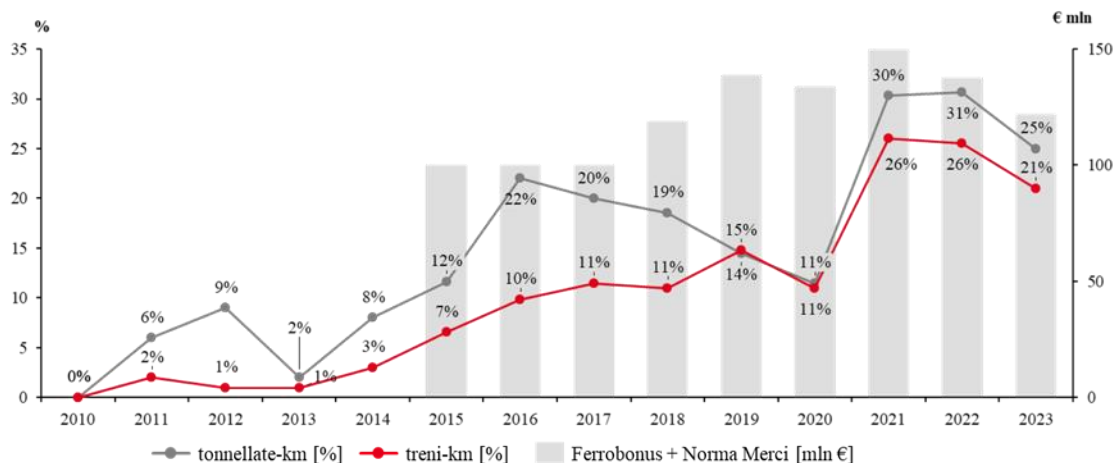
Forum Mercintreno 2024  
10 ottobre 2024



# L'importanza dell'incentivazione per il sostegno alla crescita della domanda di trasporto ferroviario merci: le "lessons learned" dall'analisi storica

Le **politiche di incentivazione** hanno prodotto **risultati positivi** e contribuito **allo sviluppo del trasporto ferroviario merci**, pur non consentendo il recupero di quota modale dell'Italia rispetto ai paesi Euro.

Tuttavia, **le risorse a disposizione** degli incentivi per il trasporto ferroviario, **non sono cresciute in misura proporzionale ai traffici**, restando **sostanzialmente inalterate nel tempo**.



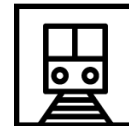
**Ferrobonus 2023 – 2026**

22 mln €/anno

+

**Norma Merci fino al 2027**

max 100 mln €/anno



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

## Industry

## Esigenze



### Agroalimentare

- Certezza dei tempi di resa, anche attraverso l'ausilio di strumenti tecnologici.
- Necessità di sviluppare i terminali merci ed efficientare le relative operations.



### Automotive

- Sviluppo delle infrastrutture retroportuali, anche a fronte del crescente numero di veicoli e spare parts provenienti dal Far East.
- Digitalizzazione e velocizzazione dei processi e degli adempimenti amministrativi connessi al trasporto (es. operazioni doganali).



### Chimica & Farmaceutica

- Potenziamento del sistema dei trasporti su rotaia attualmente caratterizzati da lead time lunghi e costi alti e con difficoltà nel garantire i requirements tecnici di settore (specie per la catena del freddo).



### Meccanica e Metallurgica

- Previsione di forme di incentivo a modalità di trasporto con minor impatto ambientale, con tempistiche di erogazione maggiormente contestuali allo svolgimento del trasporto.
- Supporto alle PMI, anche per agevolarle nell'operare in ottica di sistema ed alle imprese che applicano il "franco destino", mantenendo il governo della catena logistica.


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

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

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


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

## 1 *Incentivi allo sviluppo di nuovi servizi*



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

## 2 *Incentivi per il recupero e rilancio di "infrastrutture private"*



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

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



## Incentivo



## Caratteristiche



## Punti di attenzione



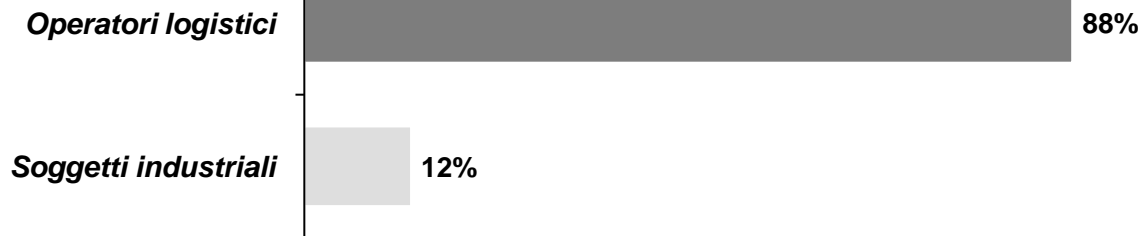
**Ferrobonus**  
Nazionale e  
Regionale

- **Incentivo che mira all'incremento della domanda di servizi di trasporto ferroviario** delle merci in grado di ridurre le esternalità negative e le emissioni di CO<sup>2</sup>.
- I **sogetti beneficiari** sono individuati **anche tra le imprese utenti di servizi ferroviari**.

- **Complessità nella predisposizione delle domande** di accesso ai contributi.
- Solo **una parte minoritaria dei beneficiari** è rappresentata direttamente dai **sogetti industriali** che sono fruitori di servizi ferroviari.



### Soggetti beneficiari del Ferrobonus 2022



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



## Incentivo



## Caratteristiche



## Punti di attenzione

### D.P.R. n. 340/2004

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

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

- La norma **non ha assunto carattere strutturale e non è stata rifinanziata** (anche in virtù dell'entrata in esercizio dei nuovi meccanismi di incentivazione della Norma Merci e del Ferrobonus).

### Marco Polo I (2003-2006)

### Marco Polo II (2007-2013)

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

- **Accesso limitato per i soggetti industriali** a causa degli **ingenti costi di investimento** necessari per progetti "pilota" e delle competenze tecniche per svilupparli.
- **Lunghe tempistiche di erogazione** del contributo.

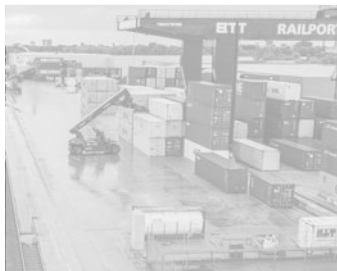
Tra le infrastrutture di "ultimo miglio", gli impianti industriali muniti di raccordi ferroviari possono svolgere un ruolo importante a favore del "modal shift"

### Porti raccordati



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

### Terminali Merci



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

### Interporti



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

### Impianti industriali con raccordi ferroviari



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



### Vincoli e criticità

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



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




## Incentivo



## Caratteristiche




## Punti di attenzione

 **Legge n. 96/2017**  
**Art. 47-bis comma 6**  
*(iniziative a favore degli enti territoriali ..e misure per lo sviluppo)*

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

- **Mancato rifinanziamento della norma**, con la conseguenza che le relative risorse non hanno **mai assunto un carattere strutturale.**

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

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

- **Ridotto numero di progetti sinora finanziati**, a causa di **complessità e tempistiche delle procedure** di accesso ai finanziamenti.



**Programma Connecting Europe Facility (CEF)**

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

- Strumento **non destinato in modo specifico allo sviluppo di infrastrutture di ultimo miglio** e come tale non ha avuto grande impatto su di esse.

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

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

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

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

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

(2/2)



Ambito intervento



Principali azioni proposte



Potenziali benefici



Principali Beneficiari



Sussidiarietà nella gestione degli incentivi a livello regionale

- Maggiore "sussidiarietà" nella gestione degli incentivi "nazionali", rafforzando l'interazione tra **Regioni e Ministeri competenti per filiera**.
- **Approccio "strutturale" da parte delle Regioni** all'incentivazione del trasporto ferroviario merci.

- ✓ Misure di incentivo maggiormente **"mirate" alle realtà operative locali**.
- ✓ **Effetto "volano" nello sviluppo di incentivi tra Regioni** limitrofe per il potenziamento di traffici convenzionali ed intermodali "interregionali".

Imprese "clienti"  
MTO e Operatori logistici  
Imprese Ferroviarie



Incentivazione di progetti innovativi a supporto del "modal shift"











- Programmi di incentivazione che premiano **iniziative innovative "pilota"** avviate da imprese industriali.
- Definizione di un **framework il più possibile semplice e chiaro per l'elaborazione dei progetti "eligibili"** per l'accesso agli incentivi

- ✓ Sviluppo di **iniziative con una "messa a terra" rapida e concreta**, utilizzabili come esempio replicabile.
- ✓ **Costruzione di un know how a livello di filiera** basato su best practice innovative realmente implementate.

Imprese "clienti"  
MTO e Operatori Logistici



# Principali ipotesi di intervento per migliorare accessibilità e funzionalità di infrastrutture di ultimo miglio di proprietà di soggetti industriali

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



## Contatti

**Cataldo Rosito**

Director

Capital Projects & Economics - Transportation, Logistics & Infrastructures

*cataldo.rosito@pwc.com*

*+39 348 154 9611*

© 2024 PricewaterhouseCoopers Business Services Srl. All rights reserved. PwC refers to PricewaterhouseCoopers Business Services Srl and may sometimes refer to the PwC network. Each member firm is a separate legal entity. Please see [www.pwc.com/structure](http://www.pwc.com/structure) for further details. This content is for general information purposes only, and should not be used as a substitute for consultation with professional advisors.

[www.pwc.com/it](http://www.pwc.com/it)