

Smart Port & Logistics

Incentivazione del trasporto ferroviario merci in Liguria

Autori:

Enrico Musso - C.I.E.L.I.

**Centro Italiano di Eccellenza
sulla Logistica Integrata**

Pier Giuseppe Naso Rappis - IIC

**Istituto Internazionale
delle Comunicazioni**

Incentivazione del trasporto ferroviario merci in Liguria

IIC e CIELI stanno avviando uno studio congiunto sulla tematica del trasporto merci su ferro, sulle prospettive di mercato e sulle politiche di incentivazione, con particolare focalizzazione sulla Liguria nei rapporti con Piemonte e Lombardia

Tale studio, in piena sintonia con la pianificazione strategica delle tre Regioni del Nord Ovest, sarà integrato con quanto portato avanti da SiTI in Piemonte e da Regione Lombardia

La presente memoria riporta alcune valutazioni preliminari e indicative, di stimolo nel successivo confronto con gli stakeholder della catena logistica

Quadro normativo del Ferrobonus

Legge di stabilità n. 208 del 28/12/2015 (finanziaria 2016)

- art 648: il MIT è autorizzato a concedere contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia spesa annua 20 M€ su base triennale

Decisione della Commissione Europea C(2016) 7676 del 24/11/2016

- definizione dei criteri di erogazione del Ferrobonus (che costituisce un Aiuto di Stato), in particolare del livello massimo di contributo

Decreto attuativo Interministeriale in corso di emanazione

- definizione delle modalità e delle procedure di attuazione

Eventuali integrazioni locali (Ferrobonus regionale)

- possono integrare quello nazionale, il contributo cumulativo deve restare nell'ambito di quanto indicato nella Decisione UE

Indicazioni della Commissione Europea - C(2016) 7676

- art 4: sovvenzione fissata a un livello corrispondente ai risparmi in termini di costi esterni che il trasporto ferroviario permette di realizzare rispetto al trasporto stradale mira a ottimizzare l'uso del trasporto intermodale di merci su rotaia....
- art 7: la sovvenzione del Ferrobonus 2010-2011 era pari a 2 €/treno*km
- art 9: il Ferrobonus 2010-2011 ha erogato 1,05 €/treno*km ed ha determinato un aumento del traffico intermodale del 17,3%
- art 13: è ammessa una dotazione massima di 30 M€ su complessivi 5 anni, al momento il Governo Italiano ha stanziato 20 M€ su 3 anni
- art 19: la sovvenzione è concessa agli utenti dei servizi di trasporto ferroviario intermodale e/o trasbordato e agli operatori di trasporto multimodale che commissionano treni completi a trazione elettrica

La quantificazione del contributo massimo erogabile

Criteria adottati

- art 64: non deve superare il 50% dei costi ammissibili (differenziale dei costi esterni fra il trasporto ferroviario e quello stradale)
- art 67: non deve superare il 30% del costo totale del trasporto ferroviario a livello nazionale, comprese spese accessorie

Base per il calcolo del contributo

- art 65: differenziale minimo fra ferro e gomma delle esternalità negative: 9,42 €/treno*km, ricavato dallo studio Price Waterhouse (nov. 2015, aggiornato mar. 2016), commissionato dal Governo Italiano a supporto della richiesta alla UE
- art 69: costo medio del trasporto ferroviario 10 €/treno*km

Massimo contributo concesso

- art 29: nel rispetto dei criteri e della base di calcolo, viene fissato in **2,5 €/treno*km**
- art 38: ammessa integrazione con contributi regionali, a condizione che gli importi cumulati non superino il contributo massimo di 2,5 €/treno*km

Orientamento delle Regioni del Nord-Ovest

- Nell'ambito della Cabina di Regia alla quale partecipano Liguria, Piemonte e Lombardia è stata ipotizzata l'adozione di un ferrobonus regionale, addizionale rispetto a quello statale, confermata a livello politico in occasione degli **Stati Generali della Logistica** dello scorso maggio a Genova
- Il rationale sta nella previsione che il contributo pubblico si attesti sul valore di 1 €/treno*km, in linea con quanto avvenuto per il precedente Ferrobonus 2010-2011; vi sarebbe quindi spazio per un ulteriore 1,50 €/treno*km, a saturare il limite imposto dalla UE
- Il Ferrobonus sarebbe esteso a tutti i treni che percorrono una o più delle tre regioni e che si originano e/o terminano all'interno delle tre regioni
- Il contributo regionale si applicherebbe solo ai chilometri percorsi sul territorio delle tre regioni
- Ciascuna Regione contribuirebbe con propri fondi sulla base delle intese operative con il MIT

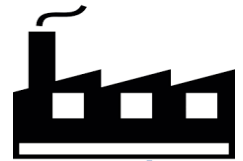
Stima dei costi del trasporto su gomma e su ferro, con eventuale applicazione del ferrobonus

Tratta presa a riferimento

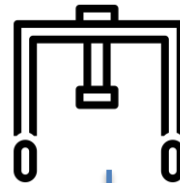
Trasporto da un Porto a una destinazione finale – varie distanze fra 100 e 500 km

Modalità considerate

1 - percorso tutto gomma da origine a destinazione senza rottura di carico



2 - percorso intermodale: la prima tratta su ferro, rottura di carico in un centro intermodale, prosecuzione su gomma

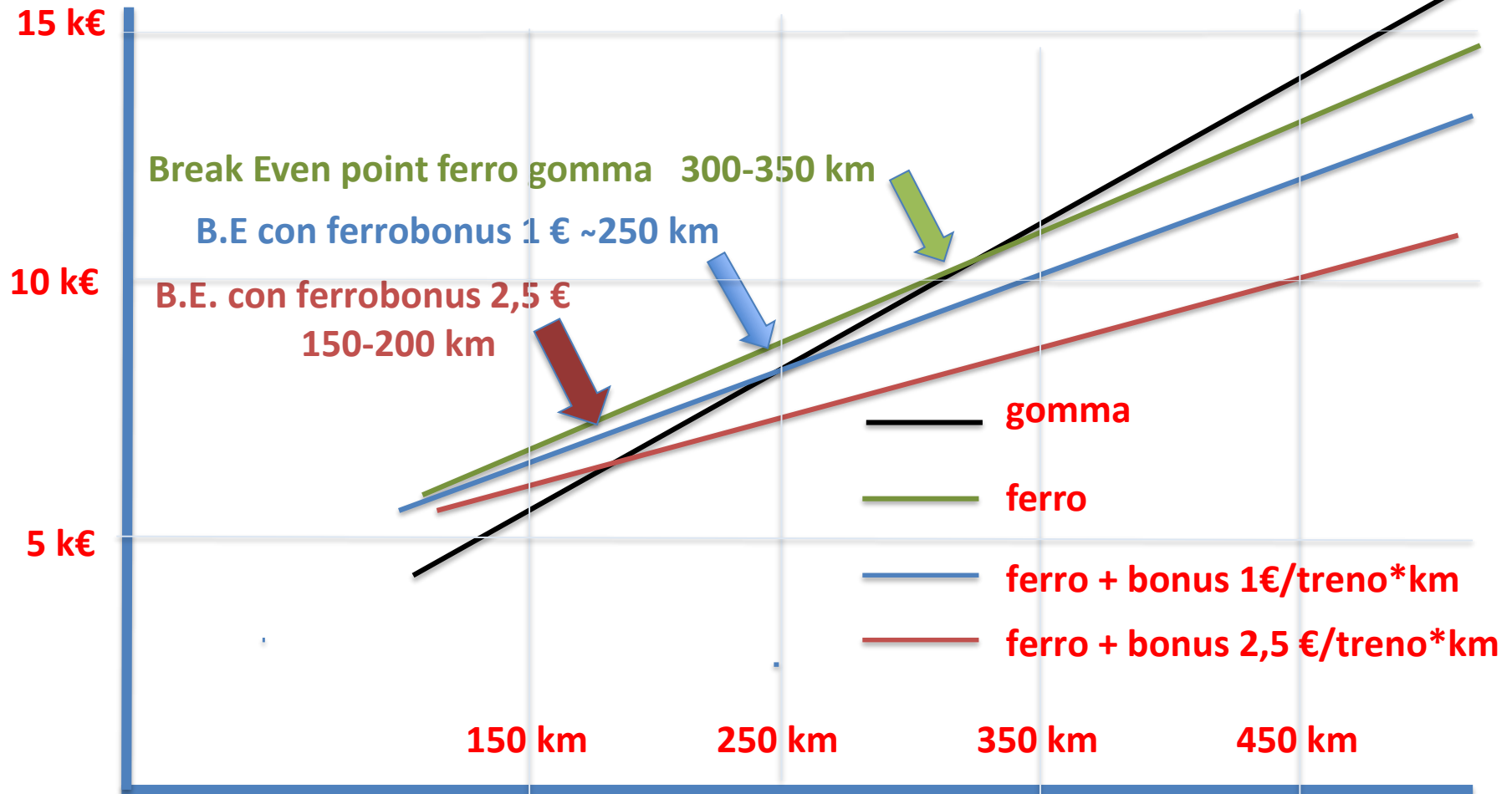


50 km



Base di calcolo

- Fonti dei dati:
 - Price Waterhouse
 - Albo Autotrasporto
 - Operatori ferroviari
- Elementi considerati:
 - costo/km del trasporto nelle due modalità ferro e gomma
 - costo di carico/scarico nel porto di partenza e nel terminal di arrivo
 - costo di scarico/carico nel centro intermodale (rottura di carico)
 - costo della manovra ferroviaria nel porto di origine
- Assunzioni:
 - treno a pieno carico
 - eventuali ritorni a vuoto non considerati
 - costi per attesa treno non considerati



Spunti di riflessione / 1

Applicabilità del modello Ferrobonus con l'attuale limite di finanziamento

- Secondo gli attuali limiti imposti al contributo Ferrobonus, sulle tratte origine-destinazione inferiori a 150-200 km il trasporto intermodale non riesce ad essere competitivo rispetto al trasporto tutto-gomma, a causa dei costi fissi del trasporto ferroviario (manovra nel porto, rottura di carico nell'interporto)
- Oltre i 300-350 km il trasporto intermodale inizierebbe a diventare competitivo su quello stradale anche in assenza di Ferrobonus, ragionando puramente in termini economici e trascurando fattori rilevanti quali il tempo di consegna, generalmente a favore del trasporto su strada
- **Il Ferrobonus (nella misura fra 1 e 2,5 €/treno*km) rende potenzialmente competitivo il trasporto intermodale nella fascia compresa fra 150-200 km e 300-350 km**

Spunti di riflessione / 2

Applicabilità del Ferrobonus alle relazioni con origine nei porti liguri

1. destinazione finale l'Italia centro-meridionale e l'Europa

L'applicazione del Ferrobonus (nazionale + regionale) sull'intera tratta nazionale o fino al confine di Stato nelle connessioni internazionali, migliorerebbe ulteriormente la competitività del trasporto intermodale; è quindi verosimile aspettarsi una risposta molto positiva da parte degli operatori, con un conseguente significativo impatto sullo shift modale

2. destinazione finale la Pianura Padana

Le distanze medie in gioco (100-150 km) relativamente basse determinano una eccessiva incidenza dei costi fissi dell'intermodale (manovra e rottura del carico) e un minore impatto dello sconto Ferrobonus sul costo complessivo della tratta su ferro. La risposta del mercato su questo tipo di relazione potrebbe essere più modesta

Ci si aspetta una significativa crescita del navettamento ferroviario fra i porti liguri e gli interporti dell'area padana, come elemento comune e quindi sinergico a entrambi i tipi di relazione esaminati

Spunti di riflessione / 3

Come si potrebbe migliorare l'efficacia del Ferrobonus in chiave prospettica?

Prevedere diversi meccanismi premiali, quali ad esempio:

- legare il valore del bonus non solo alla lunghezza delle tratte ma anche alle prestazioni delle linee
- prevedere in aggiunta alla quota chilometrica anche una quota fissa legata ai costi della manovra ferroviaria e della rottura di carico, che premierebbe i percorsi più brevi
- rendere selettiva l'erogazione dell'incentivo: non a tutti gli operatori per qualsiasi treno in circolazione, ma solo a chi attiva nuovi collegamenti o incrementa la frequenza di quelli esistenti

In un'ottica di lungo periodo:

- sganciare il ferrobonus regionale da quello nazionale, identificando un nuovo meccanismo 'autonomo' di maggior efficacia per le tre Regioni, che dovrebbe naturalmente avere un proprio iter di valutazione presso la Commissione Europea

Spunti di riflessione / 4

L'auspicabile impatto di medio-lungo periodo sulla Liguria

- Il rafforzamento dei servizi di navettamento ferroviario fra i porti liguri e alcuni interporti piemontesi e lombardi
- L'incremento del traffico su ferro verso il centro/sud Italia e verso l'Europa
- La riduzione del costo delle manovre ferroviarie in porto, come effetto indotto dall'incremento del numero di convogli (circolo virtuoso: minori costi delle manovre, più treni, minore costo complessivo del trasporto)
- La riduzione o quantomeno il contenimento del traffico di automezzi pesanti sulla rete autostradale ligure, già oggi vicina ai limiti di saturazione

>>>> tutto questo per arrivare preparati ai tre grandi traguardi: l'apertura del Terzo Valico, del Gottardo e della TAV