

## INCENTIVI ALL'INTERMODALITÀ – MAREBONUS E FERROBONUS

### Sintesi dell'intervento di Francesco Benevolo – Direttore Operativo RAM Spa

Come noto, il sistema della logistica italiano risulta fortemente caratterizzato dal prevalente utilizzo della modalità stradale rispetto alle modalità di trasporto più eco-sostenibili quali la ferrovia e le vie del mare. Recenti dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti confermano come il trasporto stradale in Italia sia utilizzato per il trasporto del 56,5% della merce, a fronte di una media europea del 45%.

Tale squilibrio modale comporta per il sistema della mobilità del Paese ingenti costi diretti ed indiretti (incidentalità, congestione, inquinamento acustico ed atmosferico, etc.). Dal solo punto di vista ambientale, secondo un recentissimo studio svolto da Price Waterhouse Coopers per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal confronto fra i costi esterni delle modalità di trasporto si evidenzia che il trasporto stradale ha un costo esterno fino a 17 volte più elevato rispetto al trasporto ferroviario e oltre 8 volte maggiore rispetto al trasporto marittimo.

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica approvato dal Governo nel mese di agosto 2015 rappresenta anche una programmatica risposta a questa criticità, ponendosi, tra gli altri, l'obiettivo di perseguire una strategia di potenziamento degli hub logistici e portuali volta a riequilibrare le scelte intermodali di trasporto di tutto il sistema della catena logistica. A tal fine, nel Piano sono state specificamente previste azioni per lo sviluppo dell'intermodalità strada-mare e strada-ferro.

Con la Legge di Stabilità 2016, per dare concreta attuazione a questa visione strategica, sono state stanziare risorse finanziarie per il "Marebonus" ed il "Ferrobonus", ossia incentivi destinati al potenziamento della catena logistica collegata, rispettivamente, all'utilizzo delle Autostrade del Mare e della ferrovia per trasportare le merci.

Per quanto attiene al "Marebonus" sono stati stanziati in totale 138,4 milioni di Euro per il triennio 2016-2018 (45,4 milioni per il 2016, 44,1 milioni per il 2017 e 48,9 milioni per il 2018). L'incentivo per il trasporto combinato strada-rotaia potrà invece contare su 20 milioni di Euro all'anno per il triennio 2016-2018. Il testo prevede che, sempre per il combinato strada-rotaia, si possa destinare una parte delle risorse che sono già state stanziare dalla Legge di Stabilità 2015 per l'autotrasporto.

Entrambi questi incentivi si pongono come meccanismi per lo sviluppo ed il rafforzamento dell'intermodalità intesa come volano per il sistema logistico ed operano sinergicamente incentivando l'uso di modi di trasporto delle merci più efficienti ed economicamente più sostenibili, potenziando la catena logistica, garantendo maggiore accesso ai servizi intermodali ed una riduzione dei costi di esercizio per operatori ed utenti finali, andando così a ridurre sensibilmente i costi sociali e le esternalità connesse con l'utilizzo del trasporto stradale.

Dal punto di vista operativo, il Marebonus è finalizzato a favorire l'istituzione di nuovi servizi di trasporto marittimo per le Autostrade del Mare o il miglioramento di quelli esistenti su rotte in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo, attraverso un incentivo rivolto alle imprese armatrici che poi dovranno ribaltare una ampia parte di tale incentivo agli autotrasportatori e, in generale, agli utilizzatori finali delle navi.

Il Ferrobonus è invece finalizzato allo spostamento del traffico delle merci dalla rete stradale a quella ferroviaria, stimolando l'uso del trasporto intermodale e del trasporto trasbordato da e verso nodi logistici ed interporti italiani, attraverso un incentivo rivolto alle imprese committenti di servizi ferroviari ed agli operatori multimodali ferroviari.

Per quanto riguarda i risultati attesi con il Marebonus, secondo una prudenziale previsione si potrà ottenere annualmente un risparmio di esternalità superiore a 260 milioni di Euro, sottraendo ogni anno dalla rete stradale unità di carico equivalenti a oltre 800.000 camion, pari a quasi 650 milioni di veicoli/km trasportati, con uno sviluppo complessivo di oltre 16 milioni di metri lineari di stiva disponibile per servizi marittimi utilizzabili per il trasporto merci.

Per quanto concerne, invece, il Ferrobonus, si ha come obiettivo una significativa riduzione dei mezzi pesanti su strada, per ottenere un risparmio per la collettività in termini di esternalità, tenendo presente che oggi sull'intero territorio nazionale i costi esterni evitati dal trasporto ferroviario di merci sono pari a circa 680 milioni di Euro all'anno.

La RAM ha supportato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella stesura delle bozze dei Decreti Interministeriali da emanare nonché per l'elaborazione dei documenti di accompagnamento per la notifica ufficiale alla Commissione Europea nell'alveo della Comunicazione sui trasporti marittimi COM C(2004) 43 (Marebonus) e della Comunicazione sugli aiuti di stato alle imprese ferroviarie COM C(2008) 184 (Ferrobonus).

Tali azioni, unitamente a tutte le altre iniziative assunte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in particolare per quanto previsto dal citato Piano Strategico Nazionale dei Porti e della Logistica, rappresentano un concreto impulso per aumentare l'integrazione e la sostenibilità della filiera logistica ferro-mare-strada e riposizionare così su livelli più competitivi l'intero sistema logistico italiano.