

Prof. FRANCESCO BENEVOLO
Direttore Operativo
RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa

Gli incentivi per l'intermodalità del MIT

CONFTRASPORTO – Confederazione del Trasporto della Logistica e della Spedizione

Roma, 8 novembre 2018

INDICE

1. LA NUOVA RAM
2. LO SCENARIO ECONOMICO
3. L'INCENTIVO MAREBONUS
4. L'ESTENSIONE EUROPEA DELL'INCENTIVO ALLE ADM
5. L'INCENTIVO FERROBONUS
6. L'INCENTIVO ALLA FORMAZIONE PROFESSIONALE
7. L'INCENTIVO AGLI INVESTIMENTI

1 . L A N U O V A R A M

LA NUOVA RAM EVOLUZIONE SOCIETARIA

2004

ReteAutostrade
Mediterranee S.p.a.

2008

ReteAutostrade
Mediterranee S.p.a.

2017

RAM S.p.a.
Logistica · Infrastrutture · Trasporti

CAPITALE	100% Sviluppo Italia	➔	CAPITALE	100% Ministero Economia e Finanze		CAPITALE	100% Ministero Economia e Finanze
OPERATIVITA'	Società del Gruppo Sviluppo Italia	➔	OPERATIVITA'	Società <i>in house</i> del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		OPERATIVITA'	Società <i>in house</i> del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
OBIETTIVO	Sviluppo delle Autostrade del Mare		OBIETTIVO	Sviluppo delle Autostrade del Mare	➔	OBIETTIVO	Supporto tecnico per la pianificazione e programmazione dei trasporti e della logistica

LA NUOVA RAM MISSION

RAMSpa
Logistica - Infrastrutture - Trasporti



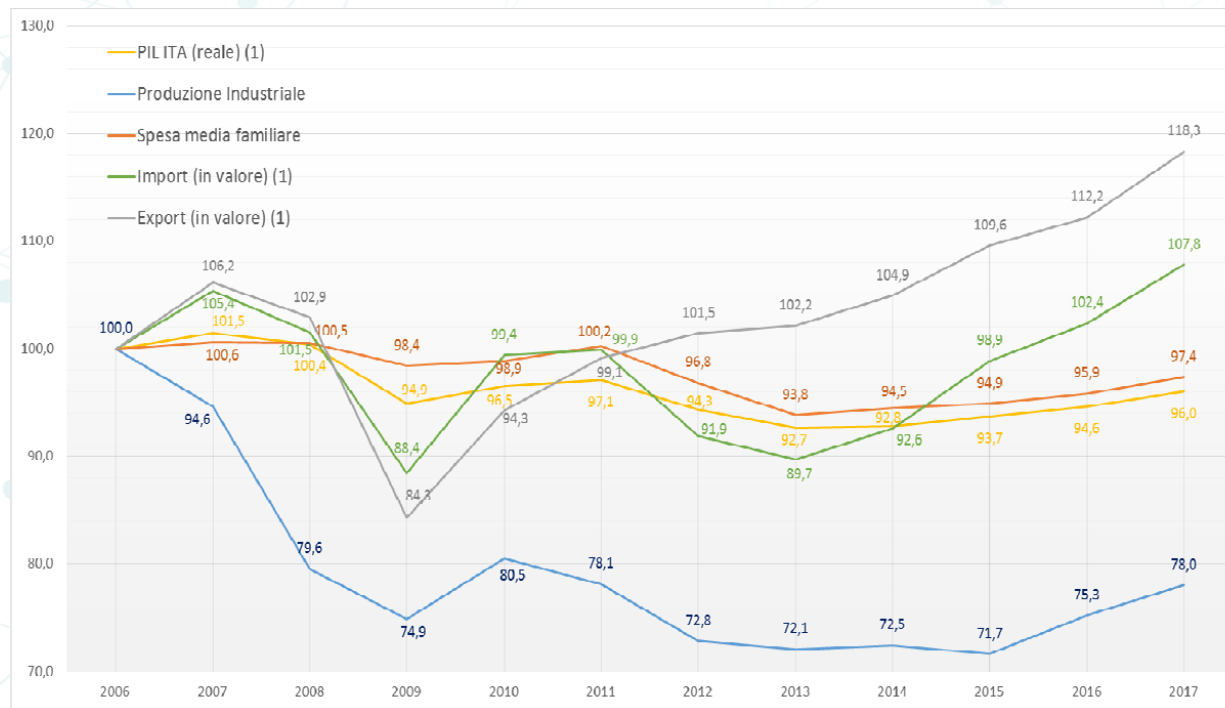
- il 22.11.2017 il MEF ha modificato lo Statuto della RAM, potenziando la natura di **società in house del MIT**, modificandone la denominazione sociale in **RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti SpA** ed ampliandone le competenze.
- la nuova *mission* di RAM: assumere un ruolo centrale di **“motore della pianificazione strategica”** e di **supporto tecnico all’elaborazione, all’attuazione ed alla gestione delle linee di intervento in materia di trasporti, infrastrutture e logistica**, così come previste nei documenti di pianificazione e programmazione del MIT ed in coerenza con i documenti di programmazione europea

LA NUOVA RAM PRINCIPALI ATTIVITA'



2 . L O S C E N A R I O E C O N O M I C O

FONDAMENTALI MACROECONOMICI ANDAMENTO DI MEDIO PERIODO



Fonte: elaborazione RAM su dati ISTAT.
(1) valori concatenati con anno di riferimento 2010

- Pesanti ripercussioni della crisi 2008-2012 sull'economia nazionale
- PIL 2017 inferiore del 4% rispetto a valore 2006
- A partire dal 2014 si verifica un'inversione di tendenza, **trainata** dalla crescita degli scambi commerciali (import ed export) tra Italia ed estero
- la produzione industriale ed i consumi interni a livelli ancora inferiori al periodo pre-crisi

FONDAMENTALI MACROECONOMICI

TREND RIPRESA 2014-2017

PIL: graduale ripresa nel quadriennio 2014-2017

	Var. % PIL Italia 2014-2017
2014-2015	+0,9%
2015-2016	+1,1%
2016-2017	+1,6%
2014-2017	+3,7%*
Stima 2018 [in base a dati II° sem. 2018]	+1,2%
Stima 2025 [base PIL 2017]	+17%
Stima 2030 [base PIL 2017]	+30%

Fonte: Elaborazioni RAM su dati ISTAT; Stima PIL 2025 e 2030 OCSE
 * Ultimo aggiornamento ISTAT Settembre 2018 su dati PIL 2015, 2016 e 2017

Export principale driver della ripresa

Indicatore	Var. % 2017-2014
Produzione Industriale	+ 7,6%
Spesa media familiare	+ 3,1%
<i>Import + Export</i> <i>(in valore)</i>	+ 12,3%
<i>Import</i>	+ 12,2%
<i>Export</i>	+ 12,3%
<i>Import + Export</i> <i>(in quantità)</i>	+ 12,6%
<i>Import</i>	+ 12,1%
<i>Export</i>	+ 13,6%

ANDAMENTO TRAFFICI VARIAZIONE PER MODALITÀ

Variazione % PIL IT 2014-2017: +3,7%

Merchi

Modalità	Italia [Var. % 2017-2014]	Elasticità traffici – PIL [2014-2017]
Cargo aereo (tonn)	+24,2 %	6,5
Mare (tonn)	+8,8 %	2,4
Ro-Ro	+23,5 %	6,3
Container	+6,3 %	1,7
Ferrovia (treni*km)	+10,1 %	2,7
Aiscat (HDV*km) ¹	+12,2 %	3,3
Anas (HDV*km) ¹	+10,3 %	2,8

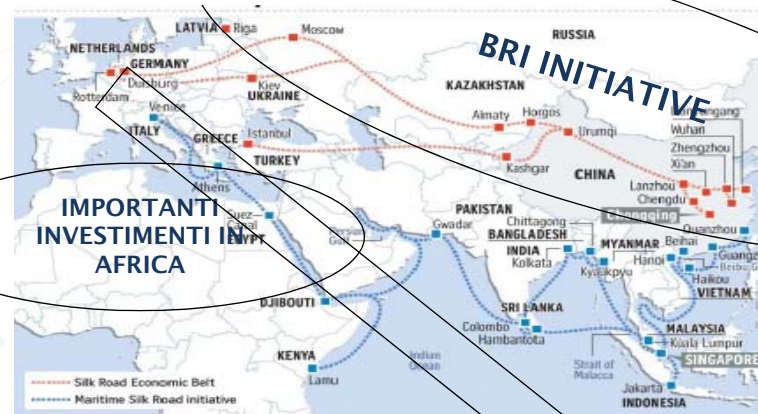
- **Traffico cargo molto elastico ad aumenti PIL: al permanere del fenomeno, rischio saturazione della capacità delle infrastrutture di trasporto**
- **Possibili spiegazioni decoupling:** incremento internazionalizzazione economia IT; alta penetrazione di operatori esteri sul territorio nazionale, in particolare su autotrasporto; allungamento catene logistiche internazionali gestite da grandi operatori c/t; nuovi modelli di logistica distributiva conseguenti, i.e., dall'esplosione dell'e-commerce

¹Heavy Duty Vehicle (Veicoli pesanti)

FOCUS MEDITERRANEO
LA “BELT AND ROAD INITIATIVE”

La Belt and Road Initiative (BRI) è stata lanciata nel 2013 dal governo cinese **per connettere la Cina e l'Europa via terra e via mare**, passando attraverso i paesi euroasiatici con un orizzonte temporale al 2050

- la BRI e la Cina sono un'opportunità anche per il MED e per l'Italia, anche con riferimento agli scali sardi che vantano una posizione geografica privilegiata
- abituati a concepirla esclusivamente come incremento di flussi commerciali e di investimenti tra Cina-Italia e quindi come fattore di impatto e di sviluppo nel segmento container Deep-Sea
- Cina significa anche delocalizzazioni industriali e produttive cinesi in Africa per servire i mercati europei ed americani



Nuove opportunità per il segmento MoS nel bacino mediterraneo

FOCUS MEDITERRANEO PROSPETTIVE DI MERCATO

- Cina 1° partner commerciale dell'Africa (2010-2017 +36%)
- Cina, 4° investitore diretto in Africa, con 2010-2016 stock IDE +205,8% vs. USA +3,6% e paesi europei +15,7% (UK, Francia, Italia e Svizzera)
- 2010-2018: 53,4 Mld \$* di IDE «produttivi»** investiti in Africa di cui 5 Mld\$ in Nord Africa su tessile, automotive, agrifood e macchinari industriali per mercato EU

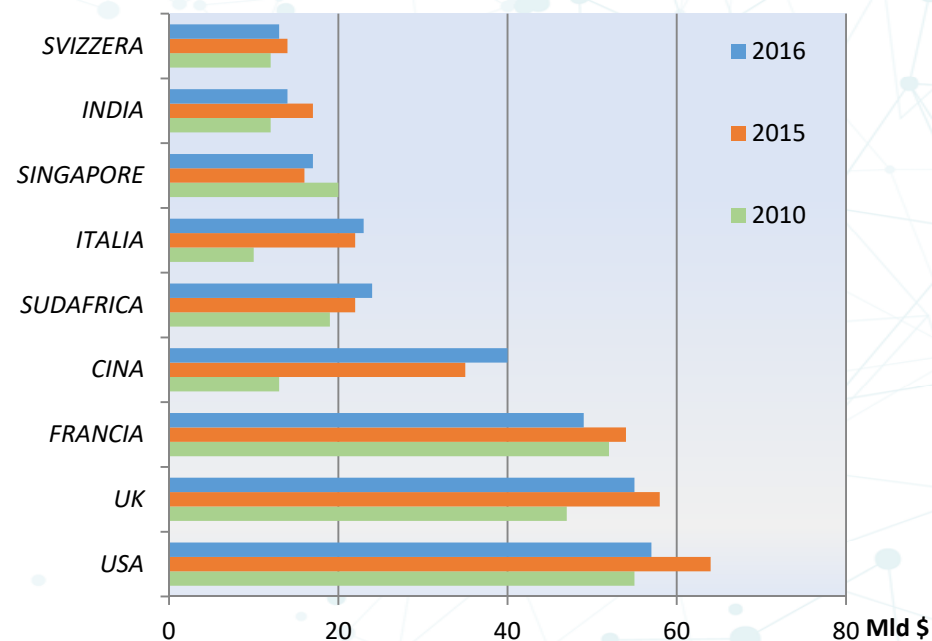


Possibilità di posizionamento dello SSS e dei porti IT per sfruttare i futuri flussi merci Africa-EU

*Fonte: American Enterprise Institute and Heritage Foundation; dati a Giugno 2018

**Al netto di investimenti in costruzioni residenziali ed infrastrutture di trasporto, settore materie prime ed investimenti in imprese di servizi

TOP PAESI IDE STOCK IN AFRICA [2010 -2016 Mld \$]



3 . L ' I N C E N T I V O M A R E B O N U S

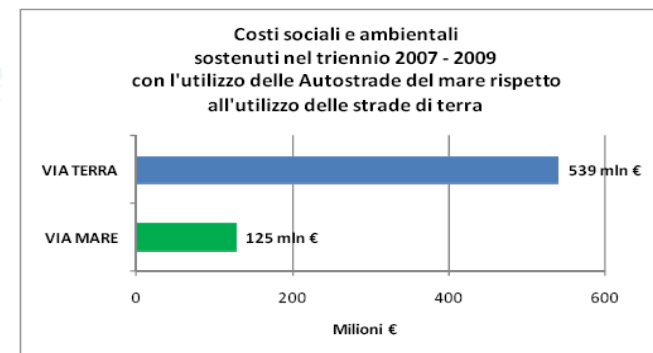
UN CASO DI ECCELLENZA L'ECOBONUS

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

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

Altri obiettivi:

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



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

DAL PIANO STRATEGICO NAZIONALE PER LA PORTUALITÀ E LA LOGISTICA 2015

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA		
UNA VISION PER IL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO ✓ Il sistema portuale e logistico: ✓ Per la ripresa economica del Paese ✓ Come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea ✓ Per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno ✓ Per la promozione della sostenibilità	Obiettivo 1 Semplificazione e snellimento	Azione 1 Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale
	Obiettivo 2 Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi	Azione 2 Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori
	Obiettivo 3 Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri	Azione 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra
	Obiettivo 4 Integrazione del Sistema Logistico	Azione 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche
	Obiettivo 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	Azione 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri
	Obiettivo 6 Innovazione	Azione 6 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana
	Obiettivo 7 Sostenibilità	Azione 7 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti
	Obiettivo 8 Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie	Azione 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali
	Obiettivo 9 Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale	Azione 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare
	Obiettivo 10 Attualizzazione della governance del Sistema Mare	Azione 10 Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità Italiana

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

Obiettivo 3
Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri

Azione 3
Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra

3.3. Misure per la promozione dello sviluppo dei traffici Ro-Ro e delle Autostrade del Mare attraverso l'aggregazione e l'incentivazione della domanda di trasporto merci.

LA DIMENSIONE MARITTIMA DELLA RETE TEN-T I BENEFICI DELLE ADM

Esternalità	Trasporto stradale €/1000tkm*	Trasporto ferroviario €/1000tkm**	Trasporto marittimo €/1000tkm
Inquinamento atmosferico	4,91	1,111	1,81
Gas serra	5,32	-	1,5
Incidenti	1,23	0,001	-
Congestione	14,85	0,250	-
Inquinamento acustico	0,09	0,131	-
Totale	26,40	1,492	3,31

* Veicoli da 17,1 tons

** 100% trazione elettrica

Fonte: Price Waterhouse Coopers SpA, 2015

MAREBONUS BASE NORMATIVA E FINALITÀ

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

❖ **Base normativa nazionale:**

art. 1, commi 647 e 648, Legge di Stabilità 2016.

❖ **Base normativa comunitaria:**

Comunicazione sui trasporti marittimi COM C(2004) 43
Decisione CE C (2016) 8459 del 19.12.2016

**Totale 118* M € comprensivi
della dotazione integrativa prevista
dal disegno di legge di conversione
del decreto legge 50/2017**

**2017
Oltre 42 M €**

**2018
Oltre 76* M €**

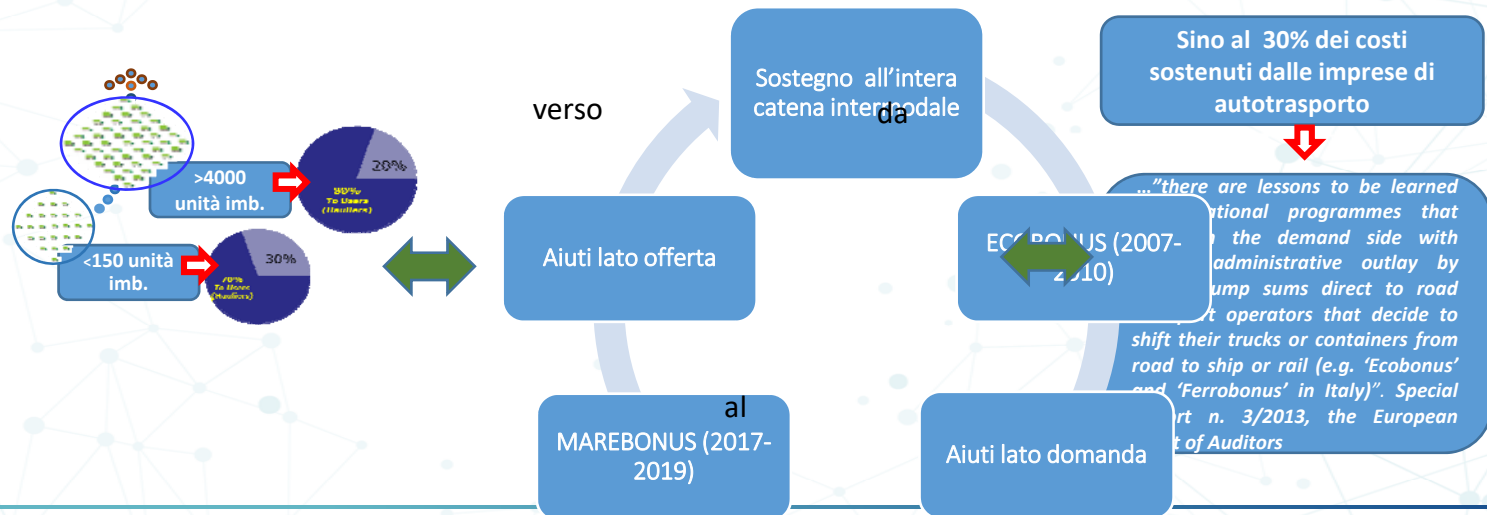
*dotazione integrativa prevista dal disegno di legge di conversione del decreto legge 50/2017 contenente il rifinanziamento per complessivi 35 milioni di euro della misura Marebonus per l'anno 2018

MAREBONUS

OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI 2/2

- Secondo una prudentiale previsione si potrà ottenere annualmente un **risparmio di externalità superiore a 200 milioni di Euro**, sottraendo potenzialmente ogni anno dalla rete stradale unità di carico equivalenti a oltre 800.000 camion con uno sviluppo complessivo di oltre 16 milioni di metri lineari di stiva disponibile per servizi marittimi utilizzabili per il trasporto merci.

Obiettivi e risultati attesi:



MAREBONUS A CHI SI RIVOLGE E COME FUNZIONA

❖ Beneficiari

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

❖ Meccanismo di incentivazione

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

❖ Beneficiari indiretti

Imprese dell'autotrasporto utenti dei servizi marittimi attraverso il meccanismo di ribaltamento dell'incentivo percepito dall'armatore.

MAREBONUS ROTTE INCENTIVABILI

Origine	Destinazione	km sottratti alla rete stradale nazionale utili al calcolo dell'incentivo*
Ancona	Igoumenitsa	353
Ancona	Patasso	361
Ancona	Spalato	431
Ancona	Trieste	463
Bari	Patasso	519
Bari	Igoumenitsa	444
Bari	Ravenna	638
Bari	Venezia	760
Brindisi	Catania	552
Brindisi	Igoumenitsa	469
Brindisi	Patasso	524
Brindisi	Ravenna	750
Catania	Livorno	1152
Catania	Genova	1280
Catania	Napoli	589
Catania	Ravenna	1160
Catania	Salerno	517
Catania	Savona	1340
Civitavecchia	Barcellona	577
Civitavecchia	Palermo	994
Civitavecchia	Termini Imerese	957
Genova	Barcellona	160
Genova	Livorno	187
Genova	Palermo	1408
Genova	Patasso	513
Genova	Salerno	753
Genova	Savona	54
Livorno	Barcellona	339
Livorno	Palermo	1260
Livorno	Savona	234
Livorno	Valencia	339
Messina	Salerno	442
Napoli	Palermo	717
Palermo	Salerno	664
Ravenna	Igoumenitsa	202
Ravenna	Patasso	214
Ravenna	Venezia	144
Salerno	Valencia	903
Savona	Barcellona	116
Savona	Patasso	555
Savona	Valencia	116
Trieste	Igoumenitsa	41
Trieste	Patasso	42
Venezia	Igoumenitsa	113
Venezia	Patasso	119

Le rotte sono state preliminarmente identificate nel decreto Marebonus.

E' ammissibile a contributo per ciascuna impresa armatrice un solo progetto di durata triennale per ciascuna rotta e quest'ultimo non può essere rinnovato, prorogato o ripetuto.

Per il miglioramento dei servizi di rotte esistenti, il contributo è calcolato in base a origine e destinazione ed il corrispondente percorso stradale evitato sulla rete stradale (in km).

In caso di progetti per la creazione di servizi di trasporto combinato lungo nuove rotte, il contributo è calcolato tenendo conto del numero dei chilometri di strada evitati considerando il percorso stradale sul territorio nazionale tra il porto di origine e il porto di destinazione.

I **servizi marittimi incentivabili**, contenuti nei rispettivi progetti di durata triennale, devono essere regolari e frequenti, devono risultare economicamente sostenibili durante l'intero periodo dell'incentivazione e devono proseguire e mantenere i miglioramenti qualitativi e quantitativi dei servizi esercitati almeno per i 36 mesi successivi al termine del periodo dell'incentivazione, salvo i casi di comprovata forza maggiore.

Il primo **periodo di incentivazione** è compreso tra il 13 dicembre 2017 ed il 12 dicembre 2018.

I servizi marittimi incentivabili devono essere funzionali al trasporto multimodale di complessi veicolari, autocarri, rimorchi, semirimorchi e casse mobili lungo rotte marittime a corto raggio, sia via mare che mediante navigazione fluviale. Per il trasporto delle bisarche verranno incentivate sia le unità di carico che il loro equivalente in carico sfuso.

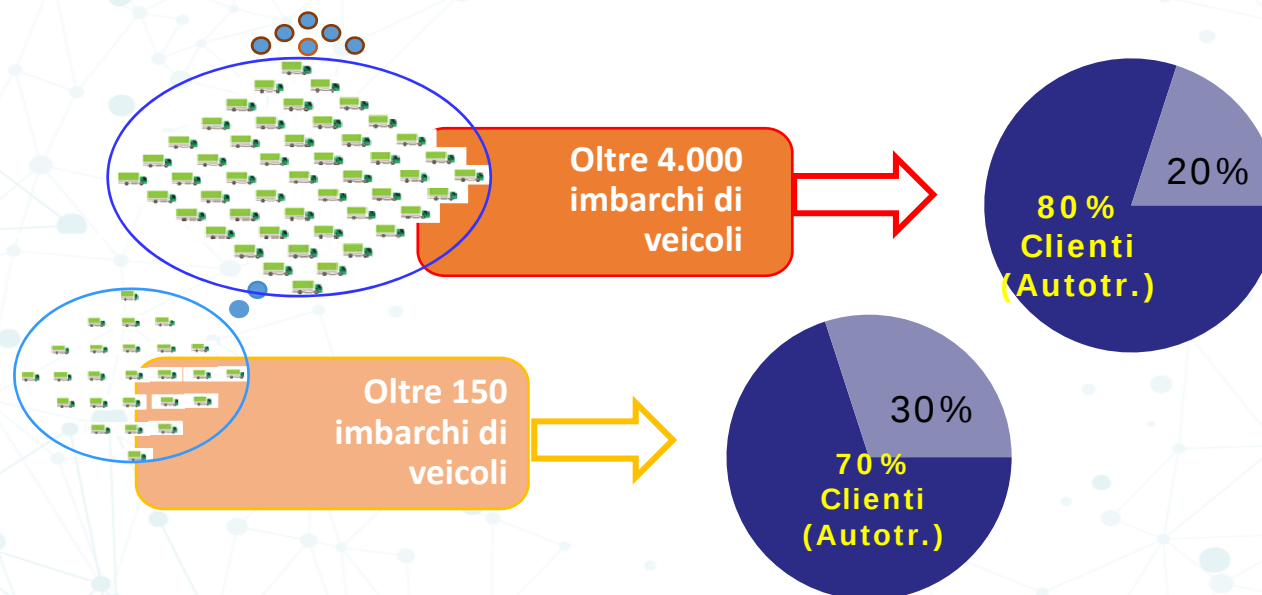
Relativamente all'istituzione, avvio e realizzazione di un nuovo servizio marittimo essi si intendono nuovi laddove avviati a partire dalla data di pubblicazione del decreto (13 dicembre 2017).

Nell'ambito dei progetti riguardanti il miglioramento dei servizi, l'aiuto sarà concesso ai progetti che soddisfano almeno 4 delle **specifiche iniziative di miglioramento** comprese fra almeno 2 delle seguenti categorie:

- miglioramento dell'impatto ambientale della linea, attraverso l'uso, ad esempio, di carburanti meno inquinanti, dispositivi di abbattimento delle emissioni trattamenti della carena con prodotti speciali ecc.;
- riduzione sostenibile dei tempi della catena intermodale complessiva (la riduzione dei tempi può essere effettuata attraverso la riduzione sia dei tempi di navigazione sia dei tempi di imbarco e sbarco);
- miglioramento dei servizi a terra per l'imbarco e lo sbarco dei mezzi;
- maggiore frequenza del servizio di linea;
- miglioramento dei servizi a bordo durante la navigazione, compresi i servizi di accoglienza per il personale di guida;
- implementazione delle tecnologie ITS;
- potenziamento dei livelli di sicurezza (safety e security);
- incremento della capacità di stiva offerta.

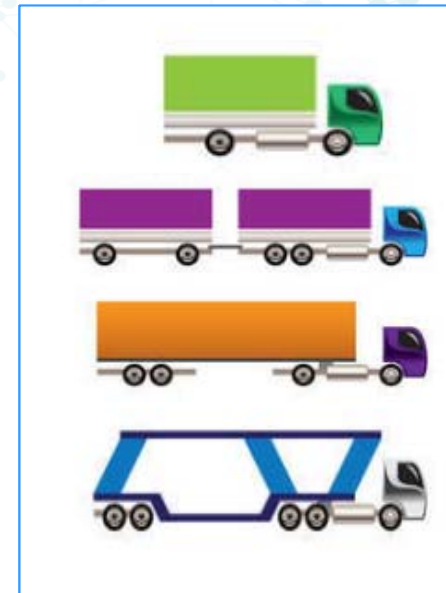
FOCUS IL MECCANISMO DEL RIBALTAMENTO DEGLI INCENTIVI

I beneficiari (armatori) hanno l'obbligo di riversare almeno il 70% dell'aiuto ricevuto ogni anno in favore di quelle aziende clienti che abbiano imbarcato almeno 150 unità sul servizio incentivato, ed almeno l'80% in caso i clienti abbiano imbarcato almeno 4.000 unità, come illustrato di seguito:



MAREBONUS FOCUS TIPOLOGIE DI MEZZI IMBARCABILI

I servizi marittimi incentivabili devono essere funzionali al trasporto multimodale di casse mobili e i seguenti veicoli o complessi veicolari con massa complessiva del singolo veicolo superiore alle 3,5 tonnellate: autocarri, rimorchi, semirimorchi, autoarticolati e veicoli, anche di massa inferiore purché costituenti merce, espressi in equivalente bisarca (sono incentivate sia le unità di carico che il loro equivalente in carico sfuso)



Obiettivi e risultati attesi:

- Trasferire mezzi pesanti dalla strada al mare, modalità di trasporto alternativa e più sostenibile.
- 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.
- Riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto combinato mare/strada, mediante compensazione della differenza dei costi esterni del trasporto su strada.
- Ridurre il costo sociale della mobilità, riducendo l'inquinamento ambientale, decongestionando la rete viaria e incrementando la sicurezza della circolazione.
- Stimolare l'attivazione di servizi di trasporto intermodale e migliorare l'offerta dei servizi esistenti.

MAREBONUS PRIMI RISULTATI E IMPATTO

Da una prima simulazione emerge che il valore unitario del contributo per ciascuna unità imbarcata si possa attestare tra lo 0,03 cent di euro e lo 0,05 cent di euro per la prima annualità.

	1.1 Miliardi di Km potenzialmente sottratti alla percorrenza stradale	•9% derivante dall'avvio di nuovi servizi •5% circa di incremento generabile dal miglioramento dei servizi esistenti
	1.6 Milioni di unità imbarcabili	•11% sviluppati dai nuovi servizi •5% circa di incremento generabile dal miglioramento dei servizi esistenti
	52 progetti presentati di cui 49 ammessi	•10 relativi all'avvio di nuovi servizi di linea •39 relativi al miglioramento di servizi esistenti

DOTAZIONE
MAREBONUS
118 Mln €

Effetto leva
X 4,56

NUOVI INVESTIMENTI
PRIVATI GENERATI
538,1 Mln €

Sulla base delle proposte progettuali ricevute, lo stanziamento Marebonus ha stimolato investimenti per nuovi servizi ADM e per l'upgrading di quelli esistenti di 538,1 Mln € su un orizzonte temporale triennale. Secondo una prudenziale previsione e tenendo conto unicamente dei nuovi servizi ADM attivati grazie a Marebonus, si potrà ottenere:

- 104.800 ml di stiva netta settimanale su rotte ADM (circa 7,5% di offerta aggiuntiva rispetto a quella corrente)*;
- 190.000 veicoli pesanti sottratti annualmente dalla strada **
- un risparmio di esternalità negative di 45,72 Mln € l'anno***

4 . L ' E S T E N S I O N E E U R O P E A D E L L ' I N C E N T I V O A L L E A D M

L'ESTENSIONE EUROPEA DELL'INCENTIVO ALLE ADM IL PROGETTO MED ATLANTIC ECOBONUS

MED ATLANTIC
ECOBONUS



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

Partners del progetto: Puertos del Estado – Spagna (Capofila); Ministero dei trasporti di Francia, Italia e Portogallo

Durata: Luglio 2015 – Dicembre 2018

Budget: € 1.543.842,00

MED ATLANTIC ECOBONUS: MECCANISMO DELL'INCENTIVO

L'approccio tradizionale:

- Il programma CEF supporta il trasporto intermodale potenziando il lato offerta - infrastrutture
- Il Marco Polo ed il Marco Polo II hanno supportato il trasporto intermodale lato offerta di servizi di trasporto

L'approccio italiano:

- Con l'esperienza italiana si è sperimentato il supporto al trasporto intermodale lato domanda, attraverso il successo dell'Ecobonus, e degli strumenti attuali quali Ferrobonus e Marebonus

MED ATLANTIC ECOBONUS MECCANISMO A DOPPIA CALL/DOPPIO AVVISO

Prima Call



Investimenti Green



Armatori



Basata sulla efficienza delle navi impiegate
e sulle performance ambientali

Seconda Call



Strade Green



Autotrasportatori



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

Concretizzare il modal shift e incrementare le performance ambientali del trasporto intermodale

MED ATLANTIC ECOBONUS GLI OBIETTIVI

Previsione dello
schema di incentivo
nel budget UE 2021 – 2027

Consentire agli Stati membri di utilizzare i loro
fondi nazionali per incentivare l'intermodalità

Proporre una modifica delle Linee guida sugli aiuti di stato per il trasporto
marittimo del 2004/2008 e la relativa applicazione da parte della CE
consentendo anche aiuti di Stato finalizzati al trasferimento modale e
non solo allo start-up di nuovi servizi marittimi

Convergenza
degli Stati membri
al fine di incentivare
congiuntamente
l'intermodalità

Fasi di implementazione

Ott. 2018

Nov. 2018

Dic. 2018

Bozza proposta

Condivisione

Proposta finale

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

FERROBONUS BASE NORMATIVA E FINALITÀ

Con Decreto 14 luglio 2017, n.125 (GU n.190 del 16-08-2017) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attuato con Decreto dirigenziale 17 agosto 2017, è stato emanato il regolamento recante i criteri e le modalità per la concessione di **contributi ai servizi di trasporto ferroviario intermodale e trasbordato in arrivo e in partenza da nodi logistici o portuali in Italia**, al fine di sostenere il completo sviluppo del sistema di trasporto intermodale. La chiusura dei termini per la presentazione delle domande, prevista originariamente per il 9 ottobre 2017, è stata il 20 ottobre 2017.

- ❖ **Base normativa nazionale:**
art. 1, commi 648 e 649, Legge di Stabilità 2016.
- ❖ **Base normativa comunitaria:**
Comunicazione sugli aiuti di stato alle imprese ferroviarie COM C(2008) 184
Decisione CE C (2016) 7676 del 24.11.2016

**Totale circa 58* M €
comprensivi della dotazione
integrativa prevista dal disegno di
legge di conversione del decreto
legge 50/2017**

**2017
Oltre 18.8 M €**

**2018
Oltre 39* M €**

*dotazione integrativa prevista dal disegno di legge di conversione del decreto legge 50/2017 contenente il rifinanziamento per complessivi 20 milioni di euro della misura Ferrobonus per l'anno 2018

FERROBONUS A CHI SI RIVOLGE E COME FUNZIONA

❖ Beneficiari

Imprese utenti di servizi ferroviari (art. 2082 c.c.), che commissionano treni completi a imprese ferroviarie, attraverso contratti di servizi ferroviari per trasporto intermodale e trasbordato.

Operatori del trasporto combinato (MTO) i quali concludono un contratto di trasporto multimodale per proprio conto assumendo la responsabilità dell'esecuzione del contratto.

❖ Meccanismo di incentivazione

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

❖ Beneficiari indiretti

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

CARATTERISTICHE DEI SERVIZI FERROVIARI INCENTIVABILI

I beneficiari presentano istanze impegnandosi:

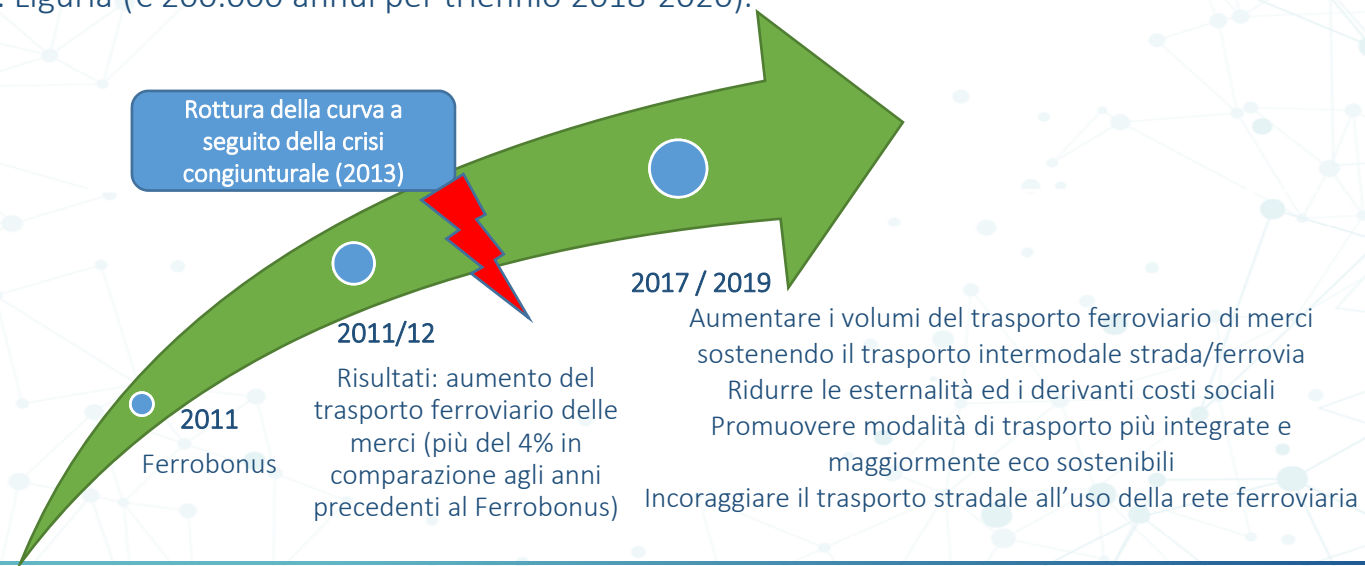
- ❖ a **mantenere** in essere, per 12 mesi dall'entrata in vigore del decreto, **un volume di traffico ferroviario** intermodale e/o trasbordato, espresso in treni/Km percorsi sulla rete nazionale italiana, non inferiore alla media del volume di traffico effettuato nel triennio 2012 - 2014;
- ❖ a **incrementare**,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

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

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

FERROBONUS INTERVENTI REGIONALI E OBIETTIVI

Le Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia hanno recentemente deciso di adottare rispettive misure di incentivazione regionale sulla base dello schema Ferrobonus. Con proprie risorse forniranno un “surplus” di incentivo per quei treni **in partenza e/o in arrivo nei rispettivi territori regionali** (con esclusione dei meri attraversamenti) con le seguenti dotazioni: R. Piemonte (€ 200.000 per 2018); R. Lombardia (€ 600.000 annui per triennio 2018-2020); R. Liguria (€ 200.000 annui per triennio 2018-2020).



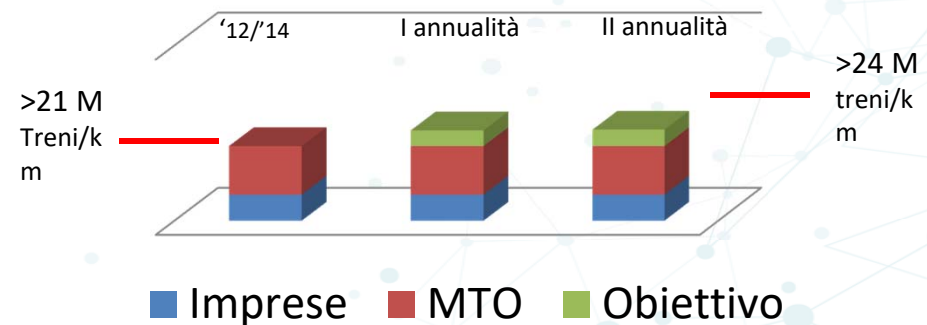
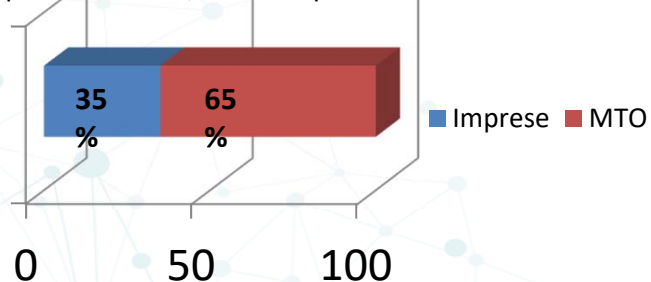
FERROBONUS PRIMI RISULTATI

Le domande di accesso ai contributi ritenute ammissibili dalla Commissione istituita presso il MIT, a seguito dell'attività di istruttoria svolta da parte della RAM – Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, sono state **74**.

Sulla base delle informazioni ricavate dalle istanze il **totale dei treni/km** riferibili al **triennio 2012-2014** rappresentato in fase di istanza è stato superiore ai 21 milioni, di cui il 65% espressi da MTO.

Dalla prima fase istruttoria* è possibile stimare un aumento del traffico delle merci via ferrovia rispetto alla media del triennio di riferimento di circa il 20% sul totale dei treni*km rendicontati. Il **traguardo** attualmente stimato è quello di raggiungere un **numero di treni/km superiore ai 24 milioni anche per il secondo anno di incentivazione**.

Ripartizione treni/km fra imprese e MTO



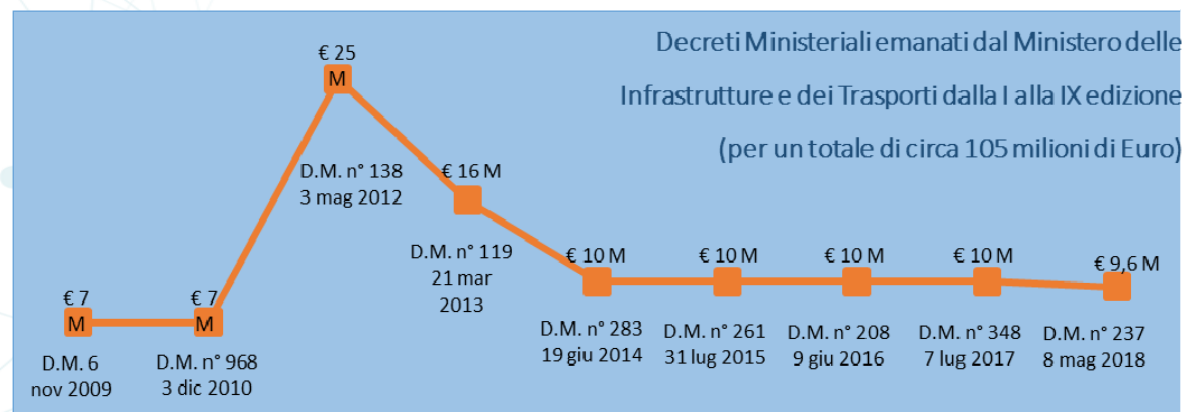
* Fonte RAM su dati istruttoria parziali

- I progetti presentati dovranno essere rendicontati entro 60 giorni dal termine del primo **periodo di incentivazione** (dal 31 agosto 2017 al 31 agosto 2018). Entro 30 giotni dalla percezione del contributo I beneficiari, in caso di MTO, hanno l'obbligo di effettuare il ribaltamento dello stesso.
- Si segnala a tal proposito che con specifica circolare MIT (circ. 7506 del 23 aprile u.s.) è stato richiesto a tutti i beneficiari di anticipare i **termini della rendicontazione** al 30 settembre 2018 al fine di provvedere ad una più rapida erogazione dei contributi. Attualmente sono in corso di istruttoria le rendicontazioni pervenute con la previsione di conclusione delle attività ai fini della liquidazione del contributo entro l'anno corrente.
- Da una prima simulazione emerge che il valore unitario del contributo si possa attestare intorno a € 0,80 per treno/km per la prima annualità e a circa € 1,50 per treno/km per la seconda annualità. A questi contributi andranno sommati quelli di natura regionale, laddove applicabili.

6 . L ' I N C E N T I V O A L L A
F O R M A Z I O N E P R O F E S S I O N A L E

FORMAZIONE PROFESSIONALE BASE NORMATIVA E FINALITÀ

Con il D.P.R. 29.05.2009 n. 83 (GU n. 289 del 09.07.2009), attuato con il D.M. 6 novembre 2009, è stato istituito l'incentivo alla formazione professionale volto ad accrescere le competenze e le capacità professionali degli imprenditori e degli operatori del settore dell'autotrasporto di merci, allo scopo di promuovere lo sviluppo della competitività, l'innalzamento del livello di sicurezza stradale e di sicurezza sul lavoro, mediante azioni di formazione generale e specifica, promosse dalle imprese di autotrasporto di merci o dai loro raggruppamenti. Con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sono state stabilite le modalità e i termini per la realizzazione delle attività formative proposte. Ad oggi l'incentivo è arrivato alla sua nona edizione.



EDIZIONI	STATO
Sino alla V	Completamente erogate
VI	Erogato acconto 80% Erogazione saldo in corso
VII	Istruttoria RAM conclusa Approvazione Commissione MIT Istanze risultate ammissibili n. 221
VIII	Imminente chiusura istruttoria rendicontazioni
IX	Termine presentazione domande 29.10.18

FORMAZIONE PROFESSIONALE A CHI SI RIVOLGE E COME FUNZIONA

❖ Beneficiari

L'incentivo per la formazione professionale è diretto alle **imprese di autotrasporto**, i cui titolari, soci, amministratori, dipendenti o addetti partecipino a iniziative di formazione o aggiornamento professionale.

❖ Meccanismo di incentivazione

A seguito di formale domanda di erogazione del contributo, corredata della documentazione amministrativa richiesta e del piano di formazione professionale completo del preventivo di spesa, si apre la prima fase di **ammissibilità delle istanze pervenute**. In questa fase la RAM si occupa dell'istruttoria dei documenti presentati, secondo i decreti attuativi e le procedure operative approvate dalla Commissione ministeriale preposta. Le risultanze di tale attività vengono sottoposte alla valutazione della predetta Commissione che comunica l'ammissibilità/non ammissibilità delle domande presentate. La seconda fase attiene alla **presentazione dei costi sostenuti per la realizzazione del corso formativo ammesso al contributo**. La RAM, secondo i decreti attuativi e le procedure operative approvate dalla Commissione ministeriale preposta si occupa dell'istruttoria della documentazione contabili presentata dalle imprese. Anche le risultanze di tale attività vengono sottoposte alla valutazione della Commissione ministeriale la quale comunica il contributo spettante all'impresa ammessa al beneficio.

FORMAZIONE PROFESSIONALE CORSI INCENTIVABILI

Le iniziative incentivabili sono realizzate attraverso piani formativi aziendali, interaziendali, territoriali o strutturati per filiere, con riferimento alle seguenti attività:

- a) iscrizione e mantenimento a corsi di formazione o aggiornamento professionale presso enti od istituti individuati ai sensi dell'art. 3, comma 2, del D.P.R. n. 83/2009*, anche con possibilità di partecipazione a stages al di fuori dello Stato italiano;
- b) progetti di formazione predisposti e realizzati d'intesa fra imprese o raggruppamenti di imprese di autotrasporto, ed istituti universitari, volti alla creazione di nuove figure professionali o alla specializzazione post universitaria nel settore dei trasporti. In tale ipotesi, l'istituto universitario interessato dovrà entrare a far parte delle associazioni temporanee di cui alla lettera b) del citato comma 2 dell'art. 3 del D.P.R. n. 83/2009.

* Art. 3 comma 2 del D.P.R. n. 83/2009

“I soggetti attuatori delle azioni formative, da indicare esplicitamente in sede di presentazione dell’istanza per accedere ai contributi, sono individuati esclusivamente fra gli enti o istituti, che siano in possesso di almeno uno dei seguenti requisiti:

- a) siano di diretta emanazione di associazioni nazionali di categoria presenti in seno al Comitato centrale per l’albo degli autotrasportatori ovvero di loro articolazioni territoriali che, all’atto della presentazione del progetto, siano in grado di documentare lo svolgimento di attività formativa nel settore dell’autotrasporto e producano apposita lettera di accreditamento dell’associazione nazionale cui aderiscono;*
- b) Costituiscono ATI o ATS comprendenti enti o istituti in possesso dei requisiti di cui alla lettera a).”*

FORMAZIONE PROFESSIONALE INTENSITA' DELL'AUTO E COSTI AMMISSIBILI

In base a quanto previsto dall'art. 39 del Regolamento (CE) n.651/2014 della Commissione del 17.06.2014 e successive modifiche e integrazioni **l'intensità di aiuto non supera il 50 % dei costi ammissibili**. Può tuttavia essere aumentata fino a un'intensità massimo del 70% dei costi ammissibili, nei seguenti casi:

- il 10% in più se la formazione è destinata a **lavoratori svantaggiati o disabili**;
- il 10% in più se i contributi riguardano le **medie imprese**;
- il 20% in più se i contributi riguardano le **piccole imprese**.

I costi ritenuti ammissibili sono i seguenti:

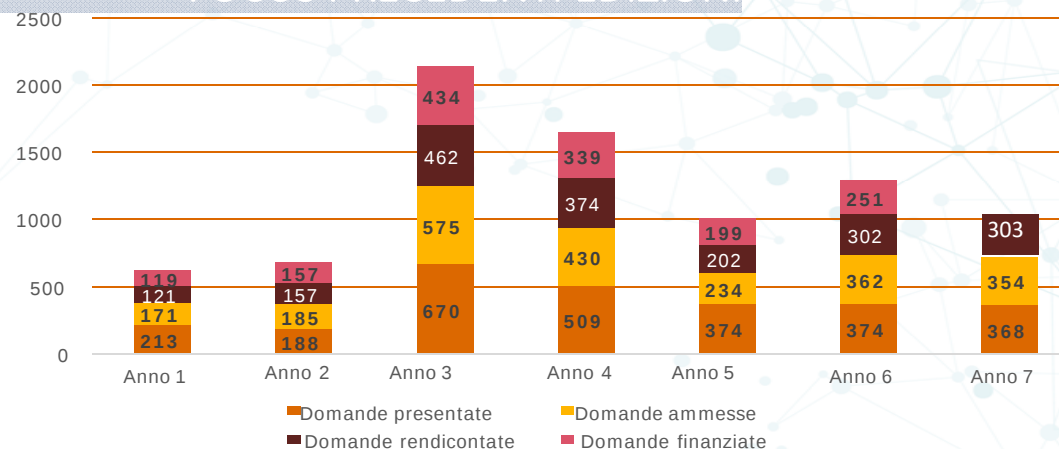
- a) costi del **personale docente**, dei tutor e altri costi per l'erogazione della formazione;
- b) spese di **viaggio e alloggio** relative a formatori e partecipanti alla formazione;
- c) **materiali e forniture**, con attinenza diretta al progetto di formazione;
- d) **ammortamento** degli strumenti e delle attrezzature, nella misura in cui sono utilizzati esclusivamente per il progetto di formazione;
- e) costi dei servizi di **consulenza** relativi all'iniziativa formativa programmata;
- f) costi di personale dei **partecipanti** al progetto di formazione e spese generali indirette (spese amministrative, locazione, spese generali).

FORMAZIONE PROFESSIONALE FOCUS PRECEDENTI EDIZIONI

Oltre **2.600** domande presentate di cui risultano ammesse l'**86%**.

Sulle domande ammesse, il 70% è stato rendicontato e di queste il 93% è stato finanziato (percentuale in linea con il dato medio). La percentuale delle imprese finanziate sulle presentate è, invece, pari al 56%.

Per l'annualità 7 si specifica che i dati sulle domande finanziate non sono disponibili, poiché trattasi di domande in chiusura di istruttoria.



Tassi di attuazione			
Edizione	Ammesse su presentate	Rendicontate su presentate	Finanziate su presentate
1	80%	71%	€ 98,00
2	98%	85%	€ 100,00
3	86%	81%	€ 94,00
4	84%	87%	€ 91,00
5	63%	86%	€ 99,00
6	97%	83%	€ 83,00
7	96%	86%	nd

FORMAZIONE PROFESSIONALE FOCUS PRECEDENTI EDIZIONI

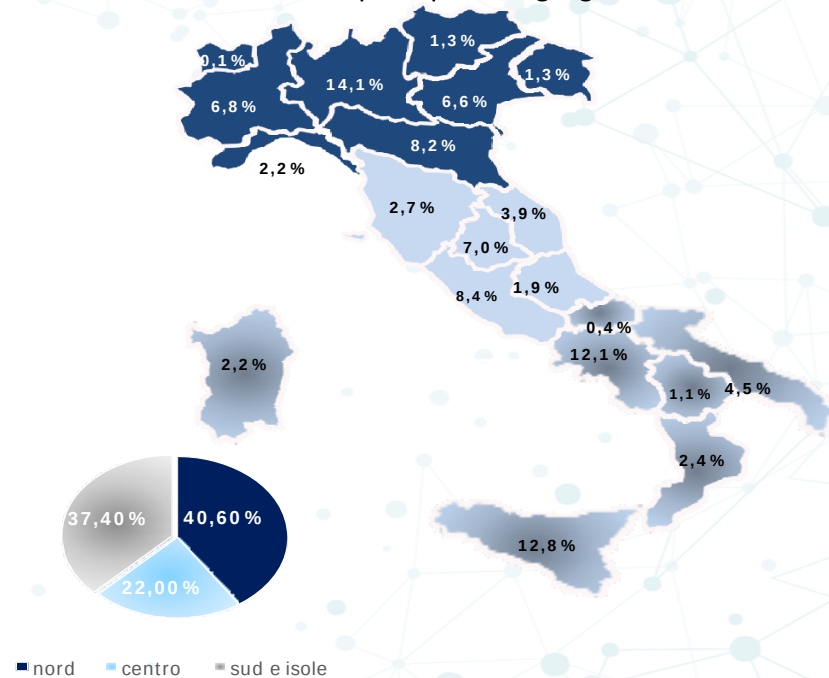
La distribuzione geografica in termini di partecipazione

Analizzando i dati per area geografica, risulta come la percentuale più alta di imprese che ha richiesto gli incentivi alla formazione sia localizzata nel nord Italia (40,6%), seguita dal sud e isole (37,4%) e dal centro (22,0%).

La partecipazione ha riguardato tutte le Regioni del territorio con dei picchi per le imprese localizzate in

Lombardia (14,1%),
Campania (12,1%),
Sicilia (12,8%),
Lazio (8,4%),
Emilia Romagna (8,2%).

Distribuzione di imprese per area geografica



FORMAZIONE PROFESSIONALE

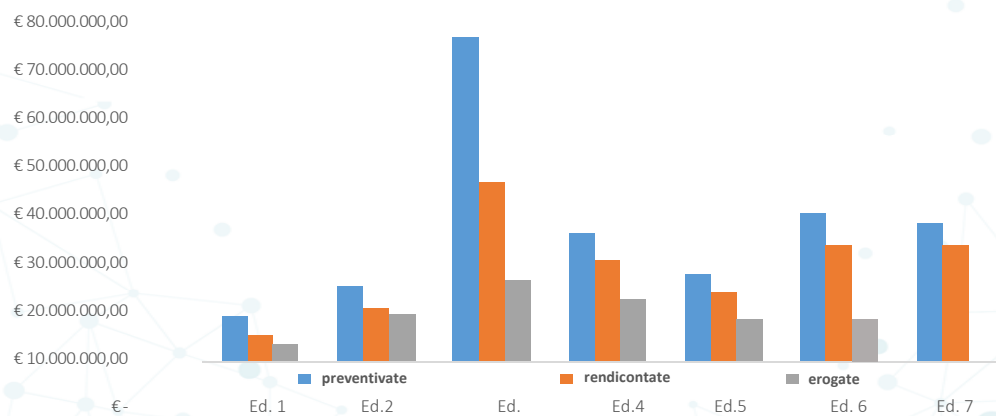
FOCUS PRECEDENTI EDIZIONI

Un confronto dei progetti rendicontati in relazione a quelli presentati dalle imprese

Per le attività formative sono state preventivate risorse per oltre Euro 212 milioni. I dati disponibili in fase di rendiconto finale sono stati pari al 58%, ossia Euro 122 milioni.

L'andamento negli anni evidenzia un generale equilibrio tra risorse preventivate e risorse rendicontate, eccezion fatta per l'annualità 3, anno in cui il 33% delle imprese non ha presentato il rendiconto.

Quadro risorse per ogni edizione dell'incentivo



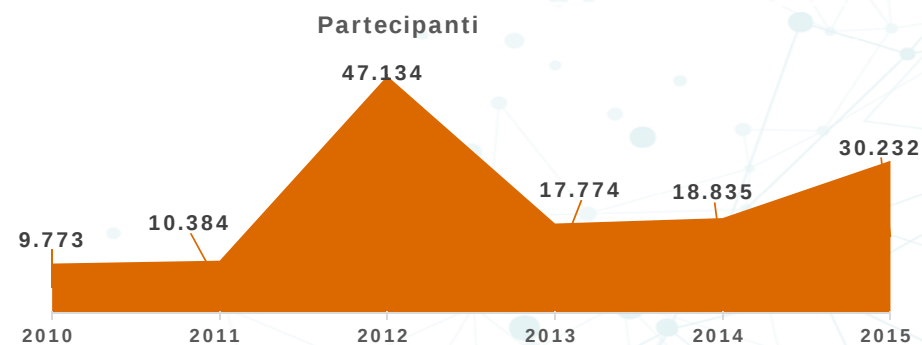
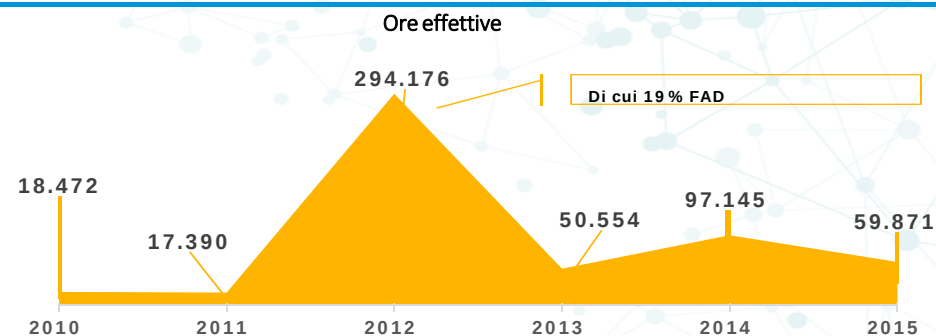
FORMAZIONE PROFESSIONALE FOCUS PRECEDENTI EDIZIONI

I percorsi formativi svolti: un quadro generale

I percorsi formativi realizzati hanno riguardato circa **537.000 ore**, di cui il 55% solo con riferimento all'annualità 2012.

Il **totale dei partecipanti effettivi** è stato pari complessivamente circa a **134.000 unità**.

Anche in tale caso, il picco è dato dall'anno 2012 con il 35% dei partecipanti.
Per il 2016 si specifica che i dati non sono disponibili, in quanto i progetti sono in corso di realizzazione.



FORMAZIONE PROFESSIONALE FOCUS PRECEDENTI EDIZIONI

Analizzando la tipologia di percorsi formativi presentati nel corso degli anni, si evince come le esigenze formative delle imprese abbiano riguardato principalmente le seguenti tematiche (evidenziate in tabella):

- norme, dispositivi e procedure su salute e sicurezza sui luoghi di lavoro;
- strumentazione e regole di base del trasporto merci (es. utilizzo del tachigrafo, manutenzione del mezzo);
- procedure amministrative e di gestione.

All'interno dei corsi è stata prevista anche attività formativa trasversale in merito all'approfondimento della lingua italiana o delle lingue straniere (inglese e tedesco), nonché all'acquisizione di conoscenze e competenze informatiche.

FORMAZIONE PROFESSIONALE FOCUS IX EDIZIONE

Il **DM 8 maggio 2018 n. 237** (G.U. n. 184 del 9 agosto 2018) ha stanziato **9.600.000 di euro** per la nona edizione dell'incentivo.

Il termine per la presentazione delle domande, esclusivamente tramite il Portale dell'Automobilista, è **scaduto il 29 ottobre 2018**.

Principali modifiche introdotte:

**Contributo massimo
erogabile fissato in base alla
dimensione d'impresa**

Dimensione d'impresa	Contributo max €
Microimprese (< 10 ULA)	15.000
piccole imprese (< 50 ULA)	50.000
medie imprese (< 250 ULA)	130.000
grandi imprese (> 250 ULA)	200.000
raggruppamenti di imprese	800.00 (nei limiti massimi stabiliti per le imprese partecipanti)

**Massimali per categoria di
costo**

Categoria costo	Unità di misura (max)
ore di formazione	24 ore per ciascun autista 40 ore per gli altri dipendenti
compenso della docenza in aula	120 € per ogni ora
Ore FAD	Max 20% del totale delle ore di formazione
compenso dei tutor	30 € per ogni ora
servizi di consulenza	20% del totale dei costi ammissibili
le spese complessive escluse consulenza	Almeno 50% di tutti i costi ammissibili

7 . L ' I N C E N T I V O A G L I I N V E S T I M E N T I

INVESTIMENTI BASE NORMATIVA E FINALITÀ

Con il **Decreto ministeriale n. 221 del 20 giugno 2018**, è stata istituita la V edizione dell'incentivo agli investimenti nel settore dell'autotrasporto. Con il Decreto Dirigenziale del 20 aprile 2018 sono state emanate le disposizioni attuative dell'incentivo agli investimenti nel settore dell'autotrasporto. L'incentivo è erogato nel rispetto dei principi generali e delle disposizioni settoriali del Regolamento generale di esenzione (UE) n. 651/2004 della Commissione del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato, nonché, ove nel caso, nel rispetto delle condizioni previste dall'art. 10, commi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009.

Riferimenti normativi e stanziamenti per singole edizioni:

DECRETO ISTITUTIVO	STANZIAMENTO €
Decreto ministeriale 29 settembre 2015 n. 322	15.000.000,00
Decreto ministeriale 19 luglio 2016 n. 243	25.000.000,00
Decreto ministeriale 20 giugno 2017 n. 348	35.950.177,00
Decreto Ministeriale 20 aprile 2018 n. 221	33.600.000,00

INVESTIMENTI A CHI SI RIVOLGE E COME FUNZIONA

❖ Beneficiari

Si tratta di incentivi per investimenti a favore delle imprese di autotrasporto merci conto terzi per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco veicolare, per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale, nonché per favorire iniziative di collaborazione e di aggregazione fra le imprese del settore.

❖ Meccanismo di incentivazione

L'incentivo opera in maniera “secca” per le varie tipologie di veicoli acquistati attribuendo un valore prestabilito in funzione della specifica tipologia di investimento salvo il caso di rimorchi e/o semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli specifici superiori a 7 tonnellate allestiti per trasporti in regime ATP per le quali viene riconosciuta un'intensità di aiuto pari al 20% del costo di acquisto per le piccole imprese e del 10% per le medie imprese. Il periodo di ammissibilità delle spese è compreso tra la data di entrata in vigore del D.M. 221/2018 (17 luglio 2018) e il 15 aprile 2019 in quanto il meccanismo del contributo prevede il rimborso delle spese effettivamente sostenute e debitamente comprovate entro il suddetto arco temporale.

INVESTIMENTI BENI INCENTIVABILI

Sono finanziabili le acquisizioni anche mediante locazione finanziaria delle seguenti tipologie di veicoli:

- **automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica a trazione alternativa a metano CNG e elettrica di massa** complessiva a pieno carico pari o superiore a **3,5 tonnellate** e fino a **7 tonnellate**, nonché veicoli a motorizzazione ibrida (diesel + elettrico);
- automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica a trazione alternativa a **metano CNG e gas naturale liquefatto LNG di massa** complessiva a pieno carico **pari o superiore a 7 tonnellate**;
- **dispositivi** idonei ad operare la **riconversione di autoveicoli** di massa complessiva pari a 3,5 tonnellate per il trasporto merci **come veicoli elettrici**;
- **automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica**, adibiti al trasporto merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, conformi alla normativa anti inquinamento **euro VI con contestuale radiazione per rottamazione di automezzi di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate**;



INVESTIMENTI BENI INCENTIVABILI

- rimorchi e semirimorchi, nuovi di fabbrica, per il trasporto **combinato ferroviario** rispondenti alla normativa **UIC 596-5** e per il **trasporto combinato marittimo** dotati di **ganci nave** rispondenti alla normativa **IMO**, dotati di almeno un **dispositivo innovativo** di cui all'allegato 1 del D.M.;
- rimorchi, semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli specifici superiori alle **7 tonnellate** allestiti per il trasporto da effettuarsi conformemente agli accordi sui trasporti nazionali e internazionali delle derrate deteriorabili (**ATP**) mono o multi temperatura purché le unità frigorifere/calorifere siano alimentate da motore conforme alla fase V (STAGE V) del Regolamento UE n°2016/ 1628 o da unità criogeniche autonome non collegate al motore del veicolo trainante oppure da unità elettriche funzionanti con alternatore collegato al motore del veicolo trainante. Tutte le unità precedentemente indicate dovranno essere dotate di gas refrigeranti con un GWP inferiore a 2.500;

TRASP. COMBINATO		
Ferrovia Mare	Dispositivi	UIC 596-5, IMO

TRASP. ATP		
Motore stage V	GWP < 2.500	

INVESTIMENTI BENI INCENTIVABILI

- sostituzione, nelle medesime categorie di veicoli di cui al punto precedente delle unità frigorifere/calorifere installate, ove non rispondenti agli standard ambientali di cui alla lettera precedente, con unità frigorifere/calorifere aventi le medesime caratteristiche di cui al punto precedente.

- gruppi di 8 casse mobili e 1 rimorchio o semirimorchio porta casse.

TRASP. ATP		
Motore stage V	GWP < 2.500	

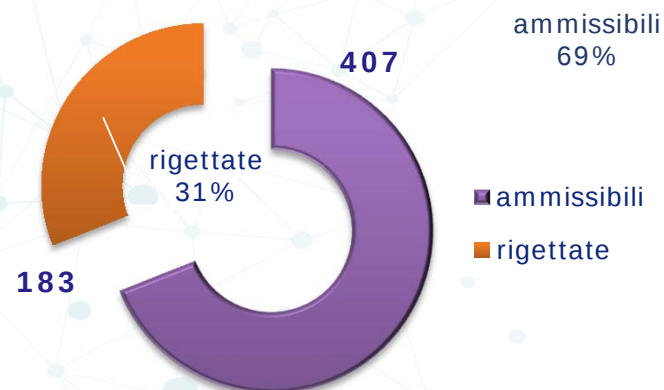
CASSE MOBILI		
Gruppi da 8 C + 1 SR		

INVESTIMENTI

FOCUS PRECEDENTI EDIZIONI

EDIZIONE 2015

Il D.M. n. 322 del 29 settembre 2015 ha stanziato € 15.000.000



EDIZIONE 2016

Il D.M. n. 243 del 19 luglio 2016 ha stanziato € 25.000.000.

Per questa edizione dell'incentivo è stata attivata la piattaforma online sul sito del Portale dell'Automobilista.

Sono pervenute n. 1565 domande ad oggi in corso di liquidazione.

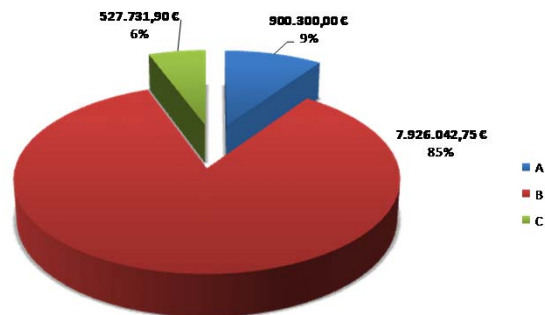
Di seguito il prospetto contenente i dati previsionali:

Tipologia Investimento Risultante da Gestionale	DM 243/2016 TIPOLOGIA INVESTIMENT O	DM 243/2016 STANZIAMENTO FONDI	COSTI RICHIESTI	STIMA CONTRIBUTO SENZA MAGGIORAZI O NI	STIMA CONTRIBUTO CON MAGGIOTRAZION I
A1 ELETTRICO	Tipologia A	€ 7.000.000,00	€ 1.505.000,00	€ 130.000,00	€ 142.000,00
A1 Metano CNG			€ 3.115.526,80	€ 290.500,00	€ 298.900,00
A2 Gas Naturale Liquefatto LNG			€ 32.564.550,40	€ 5.520.000,00	€ 5.812.000,00
A2 Metano CNG			€ 2.435.773,28	€ 184.000,00	€ 188.800,00
Totale Tipologia A	Totale Tipologia A		€ 39.620.850,48	€ 6.124.500,00	€ 6.441.700,00
A3	Tipologia B	€ 6.500.000,00	€ 111.510.662,69	€ 8.729.000,00	€ 9.366.000,00
B	Tipologia C	€ 9.000.000,00	€ 148.379.088,83	€ 16.088.663,25	€ 16.156.333,25
C	Tipologia D	€ 2.500.000,00	€ 7.643.309,53	€ 612.000,00	€ 642.600,00
TOTALI	TOTALI	€ 25.000.000,00	€ 307.153.911,53	€ 31.554.163,25	€ 32.606.633,25

INVESTIMENTI FOCUS PRECEDENTI EDIZIONI

EDIZIONE 2015

Contributi erogati per tipo incentivo

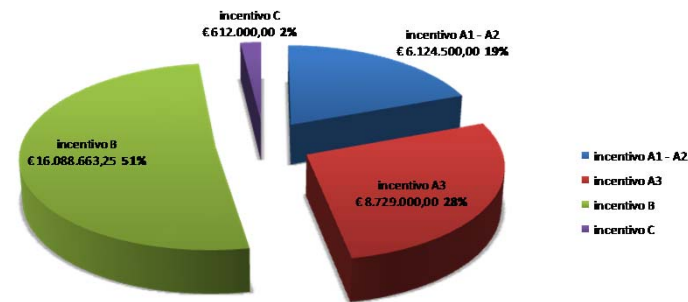


Tipologie incentivo

- A: Veicoli ecologici
- B: Semirimorchi
- C: Container e cassemobili

EDIZIONE 2016

Contributi richiesti per tipo incentivo



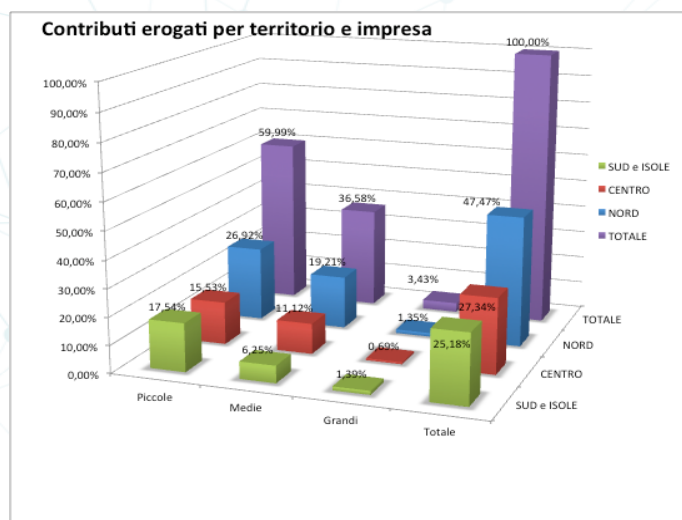
incentivo A1 - A2 (veicoli ecologici)
 incentivo A3 (automezzi pesanti con rottamazione)
 incentivo B (rimorchi/semirimorchi)
 incentivo C (container/cassemobili)
 Totale

veicoli	contributo	% su Totale
395	€ 6.124.500,00	19,41%
1.247	€ 8.729.000,00	27,66%
4.699	€ 16.088.663,25	50,99%
72	€ 612.000,00	1,94%
6.413	€ 31.554.163,25	

INVESTIMENTI FOCUS PRECEDENTI EDIZIONI

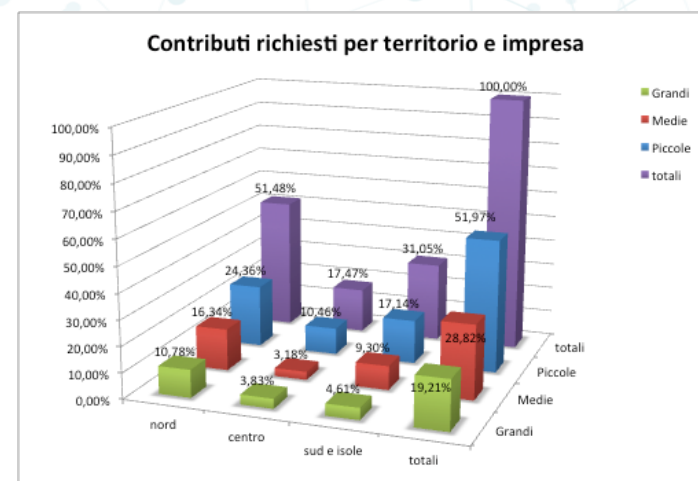
Contributi - tipo di impresa - territorio

EDIZIONE 2015



	Piccole	Medie	Grandi	Totale
Nord	2.518.104,42 €	1.796.798,83 €	125.920,00 €	4.440.823,25 €
Centro	1.452.495,77 €	1.040.047,93 €	65.000,00 €	2.557.543,70 €
Sud e isole	1.641.167,70 €	584.540,00 €	130.000,00 €	2.355.707,70 €
Totale	5.611.767,89 €	3.421.386,76 €	320.920,00 €	9.354.074,65 €

EDIZIONE 2016



	Nord		Centro		Sud e isole		Totale
	richieste	%	richieste	%	richieste	%	
Piccole	7.688.015,00 €	24,36%	3.302.030,00 €	10,46%	5.408.768,00 €	17,14%	16.398.813,00 €
Medie	5.154.652,00 €	16,34%	1.003.548,00 €	3,18%	2.935.632,00 €	9,30%	9.093.832,00 €
Grandi	3.400.000,00 €	10,78%	1.208.000,00 €	3,83%	1.453.500,00 €	4,61%	6.061.500,00 €
Totale	16.242.667,00 €	51,48%	5.513.578,00 €	17,47%	9.797.900,00 €	31,05%	31.554.145,00 €

INVESTIMENTI FOCUS EDIZIONE IN CORSO

Il D.M. 20 giugno 2017 n. 305 (G.U. n. 178 del 1 agosto 2017) ha stanziato € 35.950.177 per l'annualità 2017/2018 di tale incentivo.

Di seguito il prospetto delle domande acquisite e la relativa quantificazione in termini di contributo potenzialmente spettante.

Si precisa che le istruttorie, ai fini della ammissibilità e del calcolo del contributo effettivo, sono in corso di svolgimento.

	Gruppo	Stanziamento	Pratiche Veicoli		Totale Contributi	
↓	Acquisto di Autoveicoli	€ 10.500.000,00	179	829	€ 13.699.300,00	130,47%
↓	Radiazione per rottamazione	€ 10.000.000,00	949	1809	€ 18.471.500,00	184,72%
↓	Acquisto di rimorchi, semirimorchi/Sostituzione motori	€ 14.400.000,00	1145	5184	€ 16.685.976,26	115,87%
↓	Acquisto di gruppi di container/casemobili e rimorchio/semirimorchio	€ 1.050.177,00	15	43	€ 398.650,00	37,96%
TOTALE GENERALE		€ 35.950.177,00	2048	7865	€ 49.255.426,26	137,01%

INCENTIVI CONTATTI

Per qualsiasi informazione o chiarimento la RAM Spa fornisce un servizio di assistenza tramite mail e Numero Verde.

HELP DESK :

Incentivi

Numero Verde

800-896969

Lun - Ven 9,30 - 13,30

marebonus@ramspa.it

ferrobonus@ramspa.it

incentivoformazione@ramspa.it

incentivoinvestimenti@ramspa.it

Prof. FRANCESCO BENEVOLO
Direttore Operativo
RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa

Grazie per l'attenzione

www.ramspa.it
