

Gli incentivi ferrobonus statali e regionali

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

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

Alessandria, 21 aprile 2022



MIMS

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

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

FERROBONUS BASE NORMATIVA E FINALITA'

Con Decreto Interministeriale MIT, oggi MIMS, e MEF, del **14 luglio 2017, n.125** (GU n.190 del 16-08-2017), 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.

Il regime di sostegno assume la forma di una sovvenzione fissata a un livello corrispondente ai risparmi in termini di costi esterni che il trasporto ferroviario permette di realizzare rispetto al trasporto stradale. L'intervento mira a ottimizzare l'uso del trasporto intermodale di merci su rotaia con l'obiettivo di una riduzione complessiva dei costi che gravano sulla catena logistica.

❖ Base normativa nazionale:

Art. 1, commi 648 e 649, Legge di Stabilità 2016;
Decreto 14 luglio 2017, n.125;
Art 1 comma 672, Legge di bilancio 2021;
Art. 13 comma 2, Decreto Legge 21 marzo 2022, n. 21;
Decreto Dirigenziale n. 24 del 7 marzo 2022.

❖ Base normativa comunitaria:

Comunicazione sugli aiuti di stato alle imprese ferroviarie COM C(2008) 184;
Decisione CE C (2016) 7676 del 24.11.2016;
Decisione CE C (2020) 2528 del 24.04.2020.

Dotazione attuale 38 M €

La L. di Bilancio 2021 ha previsto una dotazione di € 19M per il periodo di incentivazione 2021/22; a quest'ultimo si aggiungono € 19M stanziati dal Decreto-Legge n. 21/2022.

2017 /18
Oltre 18.8 M €

2018/19
Oltre 39 M €

2019/20
14 + 20 M €

2020/21
25 + 25 M €

2021/22
19 + 19 M €

❖ Beneficiari

- Imprese utenti di servizi ferroviari, 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 calcolato 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, Toscana).

❖ 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).

I **beneficiari**, attraverso l'istanza di ammissione, si impegnano 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;
- ❖ **incrementare**, per il successivo periodo di 12 mesi, tale volume di traffico;
- ❖ **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 **percorse minime** incentivabili sono **pari a 150 km** (comprese le percorrenze in territorio estero) salvo i casi di collegamenti fra porti ed interporti.

FERROBONUS MODALITA' E COEFFICIENTI

- ❖ I beneficiari presentano le **rendicontazioni** entro 60 giorni dal termine del **periodo di incentivazione** (dal 31 agosto 20xx al 30 agosto 20xx). Successivamente, entro 30 giorni dal ricevimento del contributo, i beneficiari qualificatisi come MTO, hanno l'obbligo di effettuare il **ribaltamento** dello stesso in favore dei clienti dei servizi ferroviari.
- ❖ Dall'analisi dei dati emerge che il **coefficiente unitario** del contributo è risultato di:
 - € **0,687** per treno*km per la prima annualità (dotazione di € 18,8 M – Nuovo Ferrobonus);
 - € **1,276** per treno*km per la seconda annualità (dotazione di € 39 M – Nuovo Ferrobonus);
 - € **1,164** per treno*km per la terza annualità (dotazione di € 34 M – Proroga Ferrobonus + DL Rilancio);
 - € **1,472** per treno*km per la quarta annualità (dotazione di € 50 M – Proroga Ferrobonus).
- ❖ A questi contributi si sommano quelli di natura regionale, laddove applicabili.

NUOVO FERROBONUS RISULTATI

Le domande di accesso ai contributi ritenute ammissibili dalla Commissione istituita presso il MIMS (già MIT), a seguito dell'attività di istruttoria svolta da parte della RAM – Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, sono state circa 70 per ogni annualità.

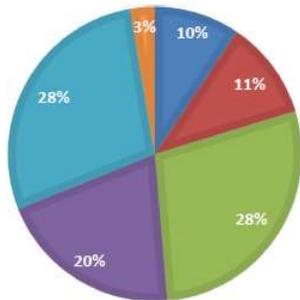
Sulla base delle informazioni ricavate dalle istanze, il **totale dei treni*km** riferibili al **triennio 2012-2014**, rappresentato in fase di istanza, è stato superiore ai 21 milioni, di cui il 65% espressi da MTO.

Dalle quattro annualità rendicontate 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** raggiunto con la **PROROGA FERROBONUS**, ovvero terzo e quarto anno di incentivazione, è di **28 M di treni*km**, di cui circa l'80% riconducibile ad imprese ferroviarie o operatori del trasporto fortemente specializzati sul ferroviario.

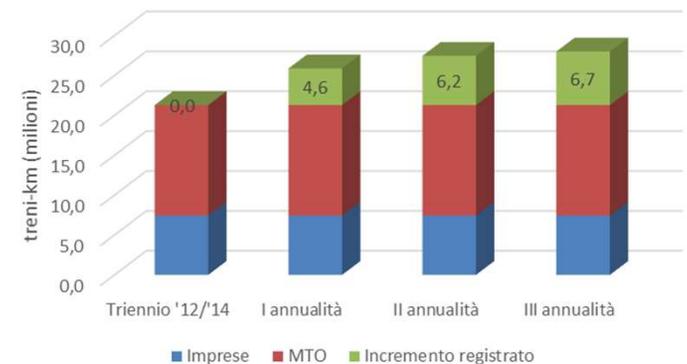
BENEFICIARI PER CATEGORIA

■ ALTRE ■ AP ■ MTO_ALTRO ■ MTO_IF ■ MTO_SP ■ VM



Emerge tra i beneficiari della misura una netta preponderanza di imprese impegnate nella offerta di servizi logistici e di trasporto, mentre le imprese di produzione (AP) o comunque effettivamente individuabili come domanda di trasporto, superano di poco il 20% del totale.

traffici Ferrobonus



* Fonte RAM su dati di istruttoria



MIMS

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

2 . L ' I N C E N T I V O N O R M A M E R C I

LA NORMA MERCI BASE NORMATIVA E FINALITÀ

La misura di supporto al trasporto ferroviario delle merci, introdotta dal triennio 2015-2017 e prorogata dapprima al biennio 2018-2019 e poi al triennio 2020-2022, è stata introdotta al fine di compensare i costi per l'accesso all'infrastruttura per le regioni del Sud (2015), poi ampliata con l'introduzione del contributo ambientale sull'intero territorio italiano (2016-2022).

- ❖ **Beneficiari diretti:** Imprese ferroviarie, titolari di licenza, che effettuano servizi per il trasporto di merci, garantendo la trazione del treno.
- ❖ **Meccanismo di incentivazione:** la misura prevede due coefficienti chilometrici: fisso per l'utilizzo dell'infrastruttura da/per il Sud con un contributo pari a € 1,30/treno*km (elevato a € 1,83 per traghettamento); variabile per il risparmio ambientale sull'intero territorio nazionale (max € 2,50/ per treno*km).

❖ Base normativa nazionale:

Art. 1, comma 294, della legge 190/2014;
Art. 11, commi 2 bis, 2 ter e 2 quater2,
decreto-legge 185/2015;
Art. 47, comma 11-ter3, decreto-legge
50/2017

Base normativa comunitaria:

Comunicazione sugli aiuti di stato alle
imprese ferroviarie COM C(2008) 184;
Decisione CE C (2019)8217 del 15.11.2019

Dotazione attuale 300 M €

**Il Decreto di attuazione della
misura per il triennio 2020/22**

D.M. 566/2020

**2020
100 M €**

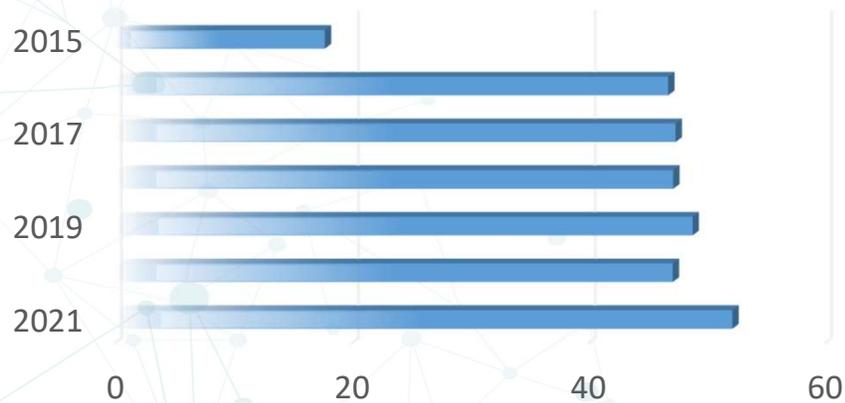
**2021
100 M €**

**2022
100 M €**

LA NORMA MERCATI RISULTATI

Le domande di accesso vengono proposte entro il primo trimestre dell'anno successivo al periodo di incentivazione. Il **totale dei beneficiari** nel corso delle annualità di incentivazioni è passato da 12 (2015) sino agli attuali **20** (2021). Il totale dei treni*km su tutta l'infrastruttura nazionale è passato dai 17,7 milioni di treni*km (riferibili esclusivamente alle relazioni da/per le regioni del Sud Italia) ai circa **52 milioni di treni*km del 2021**.

TRENI*KM RENDICONTATI

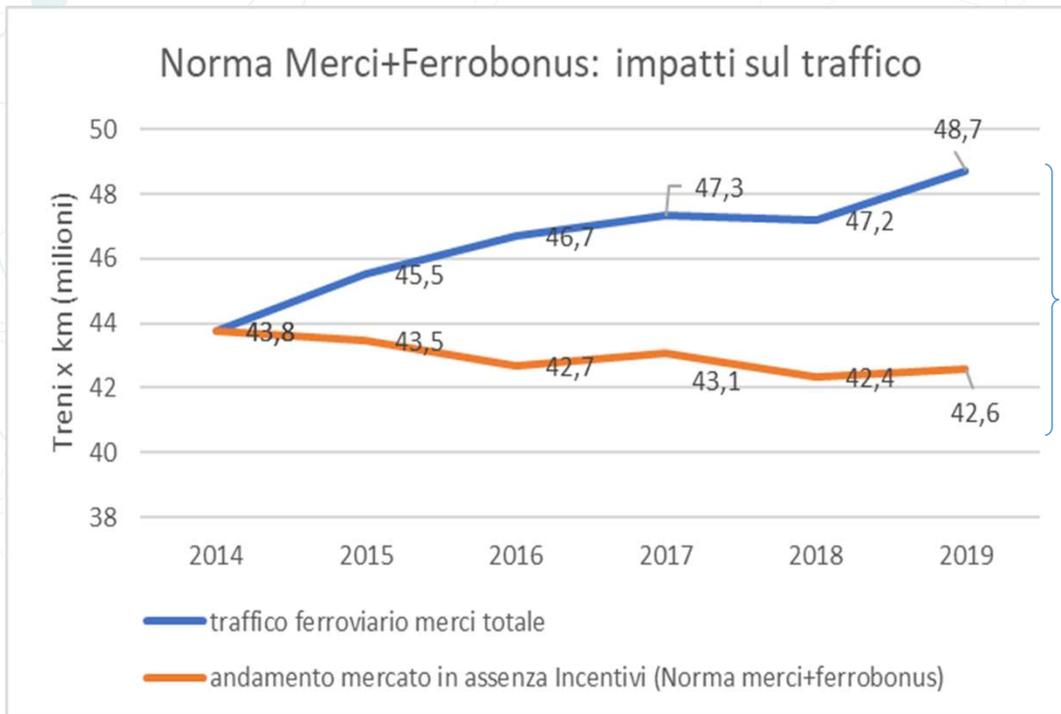


RIPARTIZIONE COMPONENTI DI CONTRIBUTO



Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS

INCENTIVI AL CARGO FERROVIARIO IMPATTI ED EFFICACIA



Quantificazione impatti incentivi cargo ferroviario 2019-2020

- 6,1 milioni di treni*km: ~ 14% del totale
- -2,3% di traffico pesante su strada
- Crescita del mercato di ~ 115 milioni di euro
- Minori impatti esterni ~ 93 milioni di euro

...poi venne il Covid...

- Tenuta del traffico ferroviario nel 2020 (-3.7%)

Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS



MIMS

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

3 . I F E R R O B O N U S R E G I O N A L I

FERROBONUS

INTERVENTI REGIONALI E OBIETTIVI

Le Regioni Liguria, Piemonte, Lombardia e Toscana hanno deciso di adottare rispettive misure di incentivazione regionale sulla base dello schema Ferrobonus. Con proprie risorse forniscono annualmente un “surplus” di incentivo per quei treni in partenza e/o in arrivo nei rispettivi territori regionali (con esclusione dei meri attraversamenti) pagando il contributo esclusivamente sulla porzione regionale della relazione.

Dotazioni regionali:

❖ Regione Piemonte:

2018 € 400.000;
2019 € 200.000;
2020 € 466.000.

❖ Regione Liguria:

2018 € 200.000
2019 € 200.000
2020 € 200.000

❖ Regione Lombardia:

2018 – 2019 –
2020 – 2021
€ 600.000 annui

❖ Regione Toscana:

2020 € 420.000

Contributo Ferrobonus	I ANNUALITA'		II ANNUALITA'		III ANNUALITA'		IV ANNUALITA'	
	Coefficiente (t*km) €	Nr. Beneficiari						
NAZIONALE	0,687	58	1,276	55	1,164	70	1,472	66
R. Liguria	0,305	9	0,305	8	0,409	11	-	-
R. Lombardia	0,261	35	0,235	34	0,245	41	0,217	42
R. Piemonte	0,237	28	0,109	24	0,28	32	-	-
R. Toscana	-	-	-	-	1,233	14	-	-

Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS

Le Intese Operative siglate con le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte ai sensi dell'articolo 3, comma 4 del decreto 125/2017 rappresentano il coordinamento gestionale delle misure regionali aggiuntive alla misura nazionale.

Alle su citate Regioni si è aggiunta la Regione Toscana nel 2020 con la quale il Ministero ha siglato l'Intesa Operativa in data 26 maggio 2020 ed infine la **Regione Calabria** a partire dal 2022.

FERROBONUS REGIONALI REGIONE LIGURIA

Analizzando i dati relativi alla III annualità, si riscontra che:

- Poiché ai fini della contribuzione sono esclusi gli attraversamenti regionali, quasi la totalità dei treni incentivati, con O/D in Liguria, riguarda relazioni nazionali;
- Il terminal con il maggior numero di partenze e arrivi sono: La Spezia e Genova (Marittima, Sampierdarena e Voltri);
- Le relazioni raggiungono principalmente: Rubiera, Padova e Milano;
- In media, per ogni beneficiario, si riscontra un **valore di surplus regionale** (ottenuto dalla divisione tra il contributo regionale percepito e la sommatoria dei treni*km delle relazioni che generano quel contributo regionale) di **0,08 €/treno*km**.
- Tra il I e il II anno di incentivazione i treni*km ammissibili sono aumentati dell'1,3%, mentre il III anno, caratterizzato da crisi pandemica, pur vedendo aumentare la platea di beneficiari ha registrato una flessione dei treni*km incentivati.

Annualità	REGIONE LIGURIA						
	Imprese beneficiarie [u]	di cui MTO [u]	Treni*km NAZIONALI Rendicontati da/per la LIGURIA	Treni*km ammissibili al contributo regionale	% Treni*km incentivati delle relazioni con O/D in Liguria	Coefficiente unitario [€]	Contributo erogato alle imprese beneficiarie da R. Liguria
I	9	6	3.304.032,07	646.339,51	19,56%	€ 0,3048	197.000,00 €
II	8	7	2.983.662,71	654.792,00	21,95%	€ 0,3054	200.000,00 €
III	11	9	2.836.925,24	488.771,63	17,23%	€ 0,4092	200.000,00 €
IV							
TOTALE							597.000,00 €

FERROBONUS REGIONALI REGIONE LOMBARDIA

Analizzando i dati relativi alla III annualità, si riscontra che:

- Circa il 66% dei treni incentivati con O/D in Lombardia viene svolto con l'estero;
- I terminal con il maggior numero di partenze e arrivi sono: Gallarate, Milano, Melzo e Cava Tigozzi;
- Le relazioni raggiungono principalmente: Germania, Olanda e Belgio, mentre su territorio nazionale Genova, La Spezia, Venezia, Bari, Padova e Trieste;
- In media, per ogni beneficiario, si riscontra un **valore di surplus regionale** (ottenuto dalla divisione tra il contributo regionale percepito e la sommatoria dei treni*km delle relazioni che generano quel contributo regionale) di **0,08 €/treno*km**.
- Tra il I e il IV anno di incentivazione i treni*ammissibili sono aumentati di circa il 20%, con un incremento del numero dei beneficiari (+15%).

Annualità	REGIONE LOMBARDIA						
	Imprese beneficiarie [u]	di cui MTO [u]	Treni*km NAZIONALI Rendicontati da/per la LOMBARDIA	Treni*km ammissibili al contributo regionale	% Treni*km incentivati delle relazioni con O/D in Lombardia	Coefficiente unitario [€]	Contributo erogato alle imprese beneficiarie da R. Lombardia
I	35	25	6.995.049,84	2.296.734,00	32,83%	€ 0,2612	600.000,00 €
II	34	25	7.529.349,64	2.556.287,07	33,95%	€ 0,2347	600.000,00 €
III	41	29	7.711.362,14	2.441.685,35	31,66%	€ 0,2457	600.000,00 €
IV	40	27	8.803.481,32	2.769.213,41	31,46%	€ 0,2167	600.000,00 €
TOTALE							2.400.000,00 €

FERROBONUS REGIONALI REGIONE PIEMONTE

Analizzando i dati relativi alla III annualità, si riscontra che:

- Circa il 74% dei treni incentivati con O/D in Piemonte viene svolto con l'estero;
- I terminal con il maggior numero di partenze e arrivi sono: Novara Boschetto, Torino Orbassano e Rivalta Scrivia;
- Le relazioni raggiungono principalmente: Germania, Olanda, Belgio, Svizzera e Francia;
- In media, per ogni beneficiario, si riscontra un **valore di surplus regionale** (ottenuto dalla divisione tra il contributo regionale percepito e la sommatoria dei treni*km delle relazioni che generano quel contributo regionale) di **0,10 €/treno*km**.
- Tra il I e il II anno di incentivazione i treni*ammissibili sono aumentati dell'8,4%, mentre il III anno, caratterizzato da crisi pandemica, pur vedendo aumentare la platea di beneficiari ha registrato una flessione dei treni*km incentivati dal ferrobonus regionale.

Annualità	REGIONE PIEMONTE						
	Imprese beneficiarie [u]	di cui MTO [u]	Treni*km NAZIONALI Rendicontati da/per il PIEMONTE	Treni*km ammissibili al contributo regionale	% Treni*km incentivati delle relazioni con O/D in Piemonte	Coefficiente unitario [€]	Contributo erogato alle imprese beneficiarie da R. Piemonte
I	28	21	4.426.026,77	1.688.298,00	38,145%	€ 0,2369	400.000,00 €
II	24	17	3.562.688,18	1.829.415,92	51,349%	€ 0,1093	200.000,00 €
III	32	26	3.448.152,41	1.660.198,00	48,147%	€ 0,2807	466.000,00 €
IV							
TOTALE							1.066.000,00 €



MIMS

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

4 . U N A I U T O A L S E T T O R E :
D L G E N O V A

DL GENOVA ART. 7, COMMA 2

Crollo del Ponte Morandi

Il decreto-legge n. 109/2018, ha previsto in primo luogo una serie di interventi per il sostegno e la ripresa economica della città di **Genova** in conseguenza del crollo del viadotto Polcevera dell'autostrada A10, avvenuto il **14 agosto 2018**.

DL Genova: Art. 7, comma 2-bis

In particolare, l'**articolo 7** istituisce la «Zona Logistica Speciale – Porto e Retroporto di Genova» ed inoltre prevede la concessione di un contributo, al fine di sostenere il trasferimento di una quota del trasporto di merci su strada ad altre modalità di trasporto. Detto contributo, spetta alle **imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario** che abbiano commissionato, a far data **dal 15 agosto 2018 al 31 dicembre 2018**, servizi di trasporto combinato o trasbordato con treni completi in arrivo e in partenza dal nodo logistico e portuale di Genova. Per l'anno 2018 il limite al contributo previsto dall'art. 1, commi 648 e 649, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, è innalzato fino alla misura doppia rispetto all'importo stabilito dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 14 luglio 2017, n. 125. Ai relativi oneri, nel limite di 5 milioni di euro per l'anno 2018, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 1230, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

Rendicontazioni del ristoro

Il **DL Genova** si incardina nel sistema nazionale e regionale (R. Liguria) della misura Ferrobonus, stanziando una dotazione massima di 5 M di Euro, prevedendo un contributo di € 5 per treno*km. Incrociando i dati di riferimento per l'erogazione del ristoro con i dati delle rendicontazioni Ferrobonus, **sono risultati ammissibili 7 beneficiari**, in quanto presenti nei quattro nodi logistici di Genova: Genova Marittima, Genova Voltri, Genova Voltri Mare, Genova Sestri Ponente. I contributi spettanti sono stati calcolati moltiplicando i treni*km rendicontati tra il 15 agosto 2018 e il 31 dicembre 2018 per i 5 € previsti, ammontando quindi ad un totale di **€ 1.656.627,39**.

DL Genova: Art. 7, comma 2-ter

All'art. 7, inoltre, è previsto, per la durata di tredici mesi, un contributo nel limite massimo di euro 4 per treno*km in favore delle imprese beneficiarie di Ferrobonus, a compensazione dei maggiori oneri connessi alla nuova organizzazione del trasporto. Tale ristoro è stato corrisposto in favore di nr. 4 imprese da parte di ADSP di Genova.



MIMS

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

5 . T R A F F I C O F E R R O V I A R I O N E L
N O R D - O V E S T

TRAFFICO FERROVIARIO FOCUS SUL NORD-OVEST

Il traffico ferroviario merci nelle regioni del Nord Ovest ha evidentemente beneficiato sia delle misure implementate a livello nazionale, sia delle ulteriori misure di supporto regionali o locali (ferrobonus regionali e DL Genova) che hanno fornito un importante **surplus di supporto all'intermodalità** soprattutto a cavallo di periodi critici di portata storica quali il crollo del Ponte Morandi dell'agosto 2018 e la crisi pandemica del 2020.

Gli effetti dei singoli provvedimenti sono difficilmente isolabili e quantificabili, tuttavia ciò che risulta evidente è che, in un settore come quello del cargo ferroviario che negli ultimi anni ha comunque avuto un andamento positivo, **l'area del Nord-Ovest ha fatto registrare una notevole overperformance rispetto all'intero territorio nazionale.**

Traffico ferroviario nel Nord Ovest

Relazioni	Treni Combinati (treni-km)	Treni Totali (treni-km)	Treni Combinati (treni-km)	Treni Totali (treni-km)
	Var% 20-18	Var% 20-18	gennaio-luglio Var% 20-18	gennaio-luglio Var% 20-18
con Origine o Destinazione Nazionale	3%	1%	-2%	-4%
con Origine o Destinazione Nord-Ovest	9%	17%	2%	10%

Treni combinati: categorie TC, TCS, TEC

Treni Totali: esclude LIS, MRV, TRA, treni speciali militari, corsetta personale, invio materiale viaggiatori

Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS

Tra il 2018 ed il 2020 i treni*km effettuati per servizi merci sono cresciuti a livello nazionale del 1%, (impatto del primo lockdown dovuto alla pandemia) sono incrementati del 17% considerando i soli treni avente origine e/o destinazione in una delle tre Regioni del Nord Ovest (Liguria, Piemonte e Lombardia).

TRAFFICO FERROVIARIO FOCUS SUL NORD-OVEST

Queste dinamiche hanno portato a far sì che il peso dei treni*km aventi origine o destinazione nel Nord-Ovest passasse dal 48% del 2018 al 56% del 2020, ed una crescita ancora più eclatante del peso dei servizi interni al Nord Ovest, passati dal 4 al 14%, a testimoniare l'efficacia della azione congiunta delle tre regioni nel supportare il ferrobonus regionale e più in generale nel pianificare in modo integrato le politiche di sviluppo dell'intermodalità.

In tal senso anche il DL Genova ha certamente dato il suo contributo alla notevole crescita dei traffici ferroviari portuali: i dati relativi al traffico ferroviario della AdSP del Mar Ligure Occidentale, risultano costantemente in crescita negli ultimi anni e nel 2020 hanno fatto registrare un +4% nonostante la pandemia e nel 2021 addirittura un +19% pari ad oltre 380.000 TEU trasportati su 9.500 treni.

Peso treni	Treni Combinati (treni-km)		Treni Totali (treni-km)		Treni Combinati (treni-km)		Treni Totali (treni-km)	
	2018	2020	2018	2020	gennaio-luglio 2018	gennaio-luglio 2020	gennaio-luglio 2018	gennaio-luglio 2020
	con O o D Nord-Ovest	54%	57%	48%	56%	54%	57%	49%
interni al Nord-Ovest	5%	18%	4%	14%	5%	18%	4%	14%

Treni combinati: categorie TC, TCS, TEC

Treni Totali: esclude LIS, MRV, TRA, treni speciali militari, corsetta personale, invio materiale viaggiatori

Fonte: Elaborazioni RAM su dati MIMS



MIMS

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

6 . F U T U R E

FINANZIAMENTI STRUTTURALI IL FUTURO DEL FERROBONUS

Ferrobonus, ovvero l'incentivo volto a favorire lo **shift modale** strada-ferro, è stato rifinanziato dalla Legge di Bilancio 2021, così da rendere strutturale l'effetto incentivante.

Ferrobonus 2021-2026
Stanziameti previsti
dalla L. di Bilancio
2021

2021
25 M €

2022
19 M €

2023-2026
23 M € annui



- ❖ Base normativa nazionale:
Legge 30.12.2020, n.178, su S.O. alla G.U. n.322 del 30.12.2020.
- ❖ Base normativa comunitaria:
Previa dichiarazione di compatibilità con il TFUE.

Grazie per la Vostra attenzione

Prof. FRANCESCO BENEVOLO
Direttore Operativo
RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa
fbenevolo@ramspa.it