

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Al via per armatori e caricatori l'idrobonus a sostegno dell'intermodalità fluviale

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 13th, 2021

È stato finalmente pubblicato il decreto del Mit che stabilisce come potranno essere richiesti gli incentivi a sostegno del trasporto delle merci per via fluviale che erano stati previsti dalla Legge di bilancio 2019, e per i quali era stato disposto uno stanziamento di complessivi 12 milioni di euro (2 per il 2020, 5 per il 2021 e per il 2022),

Il provvedimento riguarda misure che nel complesso hanno lo scopo di rendere economicamente più appetibile il trasporto fluviale (o fluvio-marittimo) rispetto a quello stradale, incluse azioni a sostegno della costruzione di nuove navi, chiatte e spintori o l'upgrade di unità già esistenti.

L'incentivo più interessante e più consistente dal punto di vista economico è però quello previsto per favorire lo shift modale delle merci. Ribattezzata idrobonus (con evidente richiamo ai già rodati ferrobonus e marebonus), questa misura, a cui è stata assegnata una dotazione di 5,7 milioni (1,5 per il primo anno e 2 milioni per il secondo e il terzo), prevede un supporto pro quota a favore sia dei caricatori delle merci trasportate, sia degli armatori.

Nel dettaglio, specifica il testo, l'idrobonus sarà pari a "un massimo di 0,018 euro per ciascuna tonnellata metrica imbarcata moltiplicato per i chilometri via strada evitati sulla rete autostradale o stradale italiana". Nel caso di trasporti eccezionali, il calcolo avverrà considerando invece il numero di tonnellate metriche equivalenti alla capacità complessiva della stiva, e quindi a prescindere dall'effettivo peso del carico eccezionale. Questo aiuto, chiarisce ancora il decreto, spetterà per il 60% all'impresa proprietaria della merce e per il 40% all'armatore.

Tornando agli altri incentivi, l'elenco nel dettaglio prevede sostegni per "migliorare le performance ambientali di navi, spintori e chiatte già esistenti (in particolare per: riduzione del consumo e delle emissioni inquinanti, adattamento per una migliore idrodinamica, gestione ed ottimizzazione dell'energia a bordo), per integrare meglio il collegamento idroviario all'interno delle catene logistiche multimodali (in particolare: adattamento della nave, dello spintore o della chiatta per catturare nuovi traffici o per consolidare quelli esistenti; costruire o acquisire unità a questo stesso scopo; costruire navi, spintori o chiatte della navigazione interna idonee alla navigazione fluvio-marittima e a servire i porti marittimi o adattare unità già esistenti; acquisizione di strumenti o software di ausilio alla navigazione o funzionali all'utilizzo dell'unità), agevolare l'incremento del numero di armatori comunitari sul mercato e infine favorire la nascita di soluzioni innovative.

Da notare per ultimo che queste misure di sostegno sono riservate a imprese e armatori comunitari e la loro erogazione è subordinata al via libera da parte di Bruxelles.

**F.M.**

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, January 13th, 2021 at 1:57 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.