



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Sostenibilità ed efficacia degli incentivi al settore

MercinTreno – XVI Edizione

Padova, 10 ottobre 2024

Ing. Aldo Maietta

*Responsabile Affari Regulatori, Antitrust, Programmi di
contribuzione pubblica Polo Logistica FS*

10 ottobre 2024



GLI OBIETTIVI DI MODAL SHIFT

Target nazionali ed europei in materia di trasporto ferroviario delle merci

YEAR
2011



Obiettivi UE - Libro Bianco sui trasporti

Percorrenze > 300km

QUOTA OBIETTIVO FERRO:

- 30% al 2030;
- 50% al 2050.

YEAR
2020



Obiettivi UE - Strategia Mobilità sostenibile

Incremento traffico ferroviario merci: +50% al 2030 e raddoppio al 2050 (vs 2015).



Obiettivi PNRR

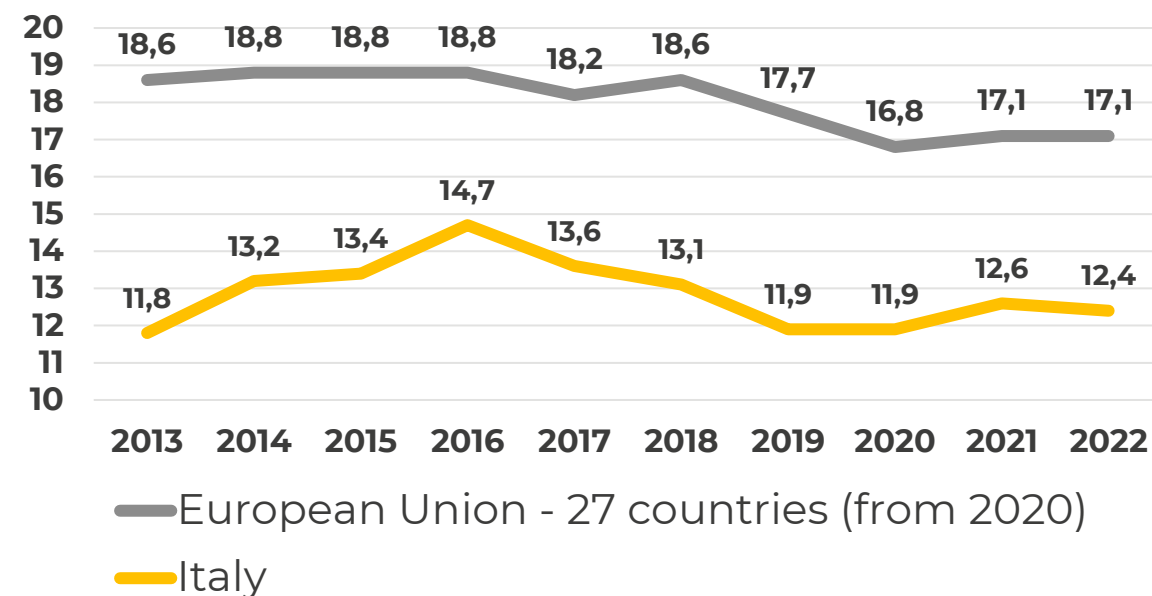
Modal share del trasporto ferroviario in Italia 2030 al 16,5% vs 10,7% del 2019

Evoluzione delle quote modali in UE

Andamento dal 2011 al 2022:

- L'UE è lontana dal raggiungimento degli obiettivi
- L'Italia è distante dalla media UE

Quota modale (%) ferroviaria nei trasporti merci interni



Fonte: Dati Eurostat

FAVORIRE IL MODAL SHIFT

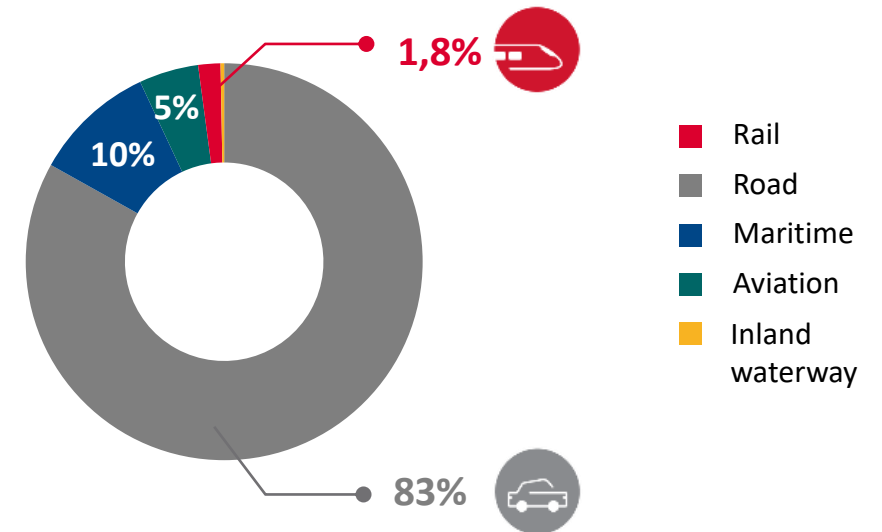
L' esigenza di prevedere incentivi al settore

- Elevati costi operativi (+56% di media rispetto al trasporto su gomma)
- Bassa redditività;
- Capital Intensive;
- Lunghi tempi di rientro;
- Mancata valorizzazione dei minori costi esterni;
- *Gap* infrastrutturale.

Soltanto **l'1,8% dei costi esterni** legati al trasporto è generato dalla modalità ferroviaria



Share of the different transport modes on total external costs 2016 for EU28



Source: Handbook on the external costs of transport¹

DIFFERENZIALE COSTI ESTERNI TRA STRADA E FERROVIA PER L'ITALIA

- Differenziale dei costi esterni (Italia): **3,47 €-cent/tkm**.
- Moltiplicando il differenziale per le ton. medie su IFN (440 t), il differenziale è pari a **15,3 €/treno*km**.
- Moltiplicando 15,3 €/treno*km per i tr*km relativi al trasporto ferroviario di merci in Italia, i costi esterni evitati sono pari a circa **791 € mln** l'anno.

Costi Esterni	Strada	Ferrovia
	€-cent/tkm	€-cent/tkm
Incidentalità	1,99	0,04
Inquinamento atmosferico	1,11	0,08
Cambiamento climatico	0,49	0,01
Rumore	0,60	1,60
Emissioni indirette	0,20	0,16
Danno ambientale	0,14	0,18
Congestione	1,00	0,00
Totale	5,53	2,06

3,47

Fonte: Elaborazioni su Handbook on the external costs of transport – January 2019 – V1.1, European Commission.



€-cent/tkm	t/treno media nazionale (2019-20) ⁽¹⁾	€/treno*km	treni*km (€ mln, 2023) ⁽²⁾	€ mln / anno
3,47	440	15,3	51,7	791

(1) Media 2019-2020. Fonte: ISTAT (ultimo dato disponibile relativo al 2020).

(2) Dato relativo al 2023. Fonte: RFI

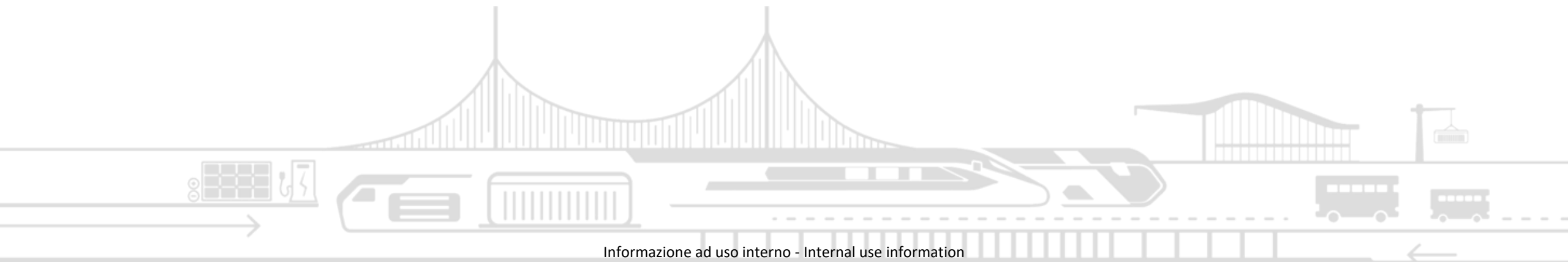
Informazione ad uso interno - Internal use information



Costo esterno evitato dal trasporto ferroviario di merci

La normativa europea sugli aiuti di stato

Evoluzione e prospettive



IL QUADRO ATTUALE DELLE LINEE GUIDA COMUNITARIE SU AIUTI DI STATO ALLE IF

Tipologie di intervento e costi ammissibili

Le attuali Linee guida sono state **adottate nel 2008**, subito dopo il completamento della liberalizzazione del trasporto merci (2007) e l'avvio del *phasing out* degli Obblighi di Servizio Pubblico merci (Regolamento CEE 1370/2007).

All'interno delle Linee Guida sono regolamentate le seguenti tipologia di aiuti principali:

TIPOLOGIE DI INTERVENTO

**Aiuti per utilizzo
infrastruttura
(es. Norma Merci Sud)**

**Aiuti per abbattimento costi
esterni
(es. Ferrobonus)**

**Aiuti per l'interoperabilità
(es. Incentivi ERTMS)**

COSTI AMMISSIBILI



Differenziale costi di **accesso all'infrastruttura** tra ferro e modalità più inquinanti.



Differenziale **costi esterni evitati** tra ferro e modalità più inquinanti



Spese per:

- installazione sistemi di sicurezza/interoperabilità;
- abbattimento inquinamento acustico

Lo scorso giugno la CE ha pubblicato una bozza del **nuovo regolamento di esenzione per categoria relativo ai trasporti** ("TBER") e una bozza delle **nuove linee guida per il trasporto terrestre e multimodale** ("linee guida LMTG").

PRINCIPALI NOVITÀ PER IL SETTORE FERROVIARIO DALLA PROPOSTA DELLA CE

Aiuti operativi	TBER – esenzione dalla notifica		Linee guida LMT – ammissibilità (previa notifica)		
Obiettivo dell'aiuto	Misura	Intensità consentita (% costi ammissibili)	Misura	Intensità consentita (% costi ammissibili)	
Riduzione dei costi esterni del trasporto	<ul style="list-style-type: none"> Regimi di aiuti 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 50% (55% - 60% per aiuti concessi per operazioni di trasporto combinato) ➤ Soglie per aiuti al trasporto ferroviario: (i) 800 km per trasporto multimodale (ii) 350 km per unimodale 	<ul style="list-style-type: none"> Aiuti ad hoc Regimi di aiuti con intensità superiori a quelle autorizzate dal TBER o che non utilizzano <i>Handbook on the external costs of transport</i> della CE. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 75% ➤ Concorrenza con il trasporto su strada presunta solo per trasporti inferiori alle stesse soglie indicate nel TBER. 	Aiuti al funzionamento (max. 5 anni)
Avvio di nuovi collegamenti commerciali	<ul style="list-style-type: none"> Regimi di aiuti Importo individuale dell'aiuto concesso nell'ambito di un regime per progetto < € 15 milioni 	80% I anno; 70% II anno; 60% III anno; 50% IV anno; 40% V anno.	<ul style="list-style-type: none"> Aiuti ad hoc Importo individuale dell'aiuto concesso nell'ambito di un regime per progetto ≥ € 15 milioni 	80% I anno; 70% II anno; 60% III anno; 50% IV anno; 40% V anno.	
Acquisto veicoli per il trasporto ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> Regimi di aiuti (per PMI e Newcomer) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Importo nominale del prestito ≤ costi ammissibili. Copertura garanzia ≤ 80% del prestito 	<ul style="list-style-type: none"> Aiuti ad hoc Aiuti con intensità superiori a quelle autorizzate dal TBER 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Importo nominale del prestito ≤ costi ammissibili. Copertura garanzia ≤ 90% del prestito 	Aiuti agli investimenti (max. 10 anni)
Acquisto (UTI) e gru sulle navi	<ul style="list-style-type: none"> Regimi di aiuti 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 30% per UTI ➤ 20% per gru sulle navi 	n/a	n/a	
Adeguamento mezzi e attrezzatura	<ul style="list-style-type: none"> Regimi di aiuti 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 20% 	<ul style="list-style-type: none"> Aiuti ad hoc Aiuti con intensità > quelle TBER o investimenti non inclusi in elenco TBER 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 20% ➤ Funding gap* limitato al 100% dei costi ammissibili 	

***Funding Gap**= differenza tra i valori attuali netti del progetto nello scenario con aiuto e nello scenario senza aiuto, attualizzati con il WACC

PRINCIPALI NOVITÀ PER IL SETTORE FERROVIARIO DALLA PROPOSTA DELLA CE

Aiuti operativi		TBER (Art. 10)		Linee guida LMT – ammissibilità (previa notifica)	
Obiettivo dell'aiuto	Misura	Intensità consentita (% costi ammissibili)	Misura	Intensità consentita (% costi ammissibili)	Aiuti agli investimenti (max. 10 anni)
Costruzione/upgrad e degli impianti di trasporto ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> Regimi di aiuti Importo individuale dell'aiuto concesso nell'ambito di un regime per progetto < € 20 mln Aiuti ad hoc per terminali merci multimodali sostenibili < €10 mln 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 50% se aiuto < € 3 milioni per progetto ➤ 50% entro il limite della differenza tra i costi ammissibili e la somma del risultato operativo dell'investimento durante la sua vita economica e il terminal value attualizzato dell'investimento, se aiuto ≥ € 3 milioni per progetto 	<ul style="list-style-type: none"> Aiuti ad hoc Aiuti ad hoc per terminali merci multimodali sostenibili ≥ € 10 milioni Importo individuale dell'aiuto concesso nell'ambito di un regime per progetto ≥ € 20 milioni Aiuti con intensità superiori a quelle TBER 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Funding gap* limitato al 100% dei costi ammissibili ➤ Nessuna soglia se l'aiuto ad hoc è concesso nell'ambito di una procedura di gara competitiva 	
Per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di raccordi privati	<ul style="list-style-type: none"> Regimi di aiuti Importo individuale dell'aiuto concesso nell'ambito di un regime per progetto < € 2 milioni 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 50% se <€500k per progetto ➤ 50% limite max: differenziale tra costi ammissibili e somma del risultato operativo dell'investimento durante la vita economica e terminal value attualizzato dell'investimento, se aiuto ≥€ 500k per progetto 	<ul style="list-style-type: none"> Aiuti ad hoc Importo individuale dell'aiuto concesso nell'ambito di un regime per progetto ≥ € 2 milioni Aiuti con intensità superiori a quelle autorizzate dal TBER 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Funding gap* limitato al 100% dei costi ammissibili 	
Interoperabilità	<ul style="list-style-type: none"> Regimi di aiuti 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 50% ➤ 80% per ERTMS e DAC 	<ul style="list-style-type: none"> Aiuti ad hoc Aiuti con intensità superiori a quelle autorizzate dal TBER 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 50% (80% per ERTMS e DAC) ➤ Funding gap* max.100% dei costi ammissibili 	

PROPOSTA CE DI NUOVE LINEE GUIDA E REGOLAMENTO DI ESENZIONE

Principali rilievi



Maggiori punti di forza

- Definizione di nuove categorie di aiuti (costruzione e upgrade di impianti e raccordi, rinnovo del materiale rotabile, acquisto UTI, avvio di nuovi servizi commerciali).
- Definizione di un Regolamento di esenzione (minori tempi per l'attuazione di misure che non richiederanno la notifica preventiva alla CE).
- Aumento delle soglie di intensità per gli aiuti alla riduzione dei costi esterni (fino al 75% dei costi ammissibili) e all'interoperabilità (fino all'80% per DAC e ERTMS).



Possibili criticità

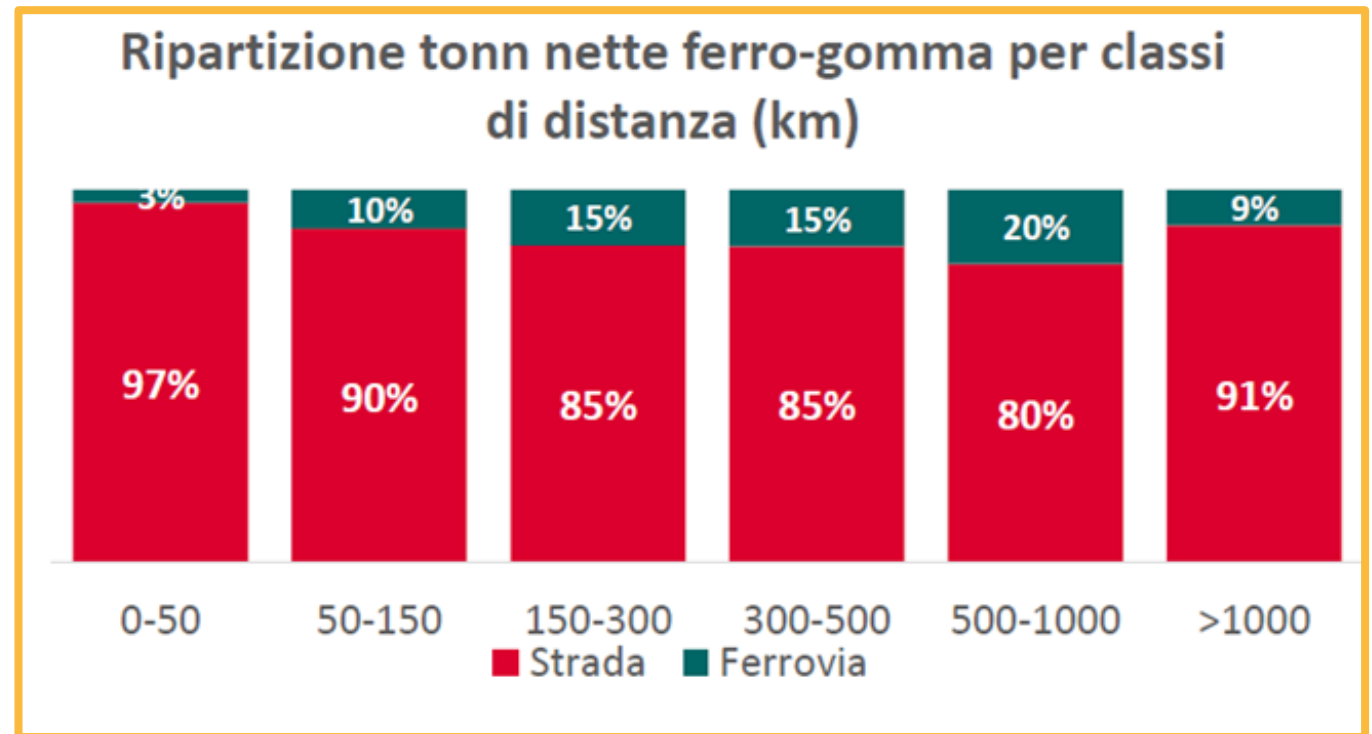
- Soglie limite chilometriche per gli aiuti alla riduzione dei costi esterni:
 - ❖ possibile necessità di ridefinire l'attuale sistema di contribuzione (Norma Merci e Ferrobonus)
 - ❖ possibile esclusione dei servizi multimodali superiori a 800 km e dei servizi unimodali superiori a 350 km (forte incidenza su direttrice Nord-Sud Italia e sul traffico internazionale)
- Scarsa efficacia del framework relativo al rinnovo del materiale rotabile (aiuti solo per PMI/nuovi entranti e solo sotto forma di garanzia sul prestito).

LIMITI CONNESSI ALLE SOGLIE CHILOMETRICHE PER AIUTI ALLA RIDUZIONE DEI COSTI ESTERNI

La maggior competitività del trasporto merci su ferro rispetto a quello stradale, presunta dalla Commissione al di sopra di soglie chilometriche (800 km per trasporto multimodale; 350 per trasporto unimodale), **non costituisce una adeguata rappresentazione della realtà del settore.**

Attualmente infatti in Italia, anche su distanze superiori a 300 km, **più dell'80% delle tonnellate di merce è trasportata su gomma.**

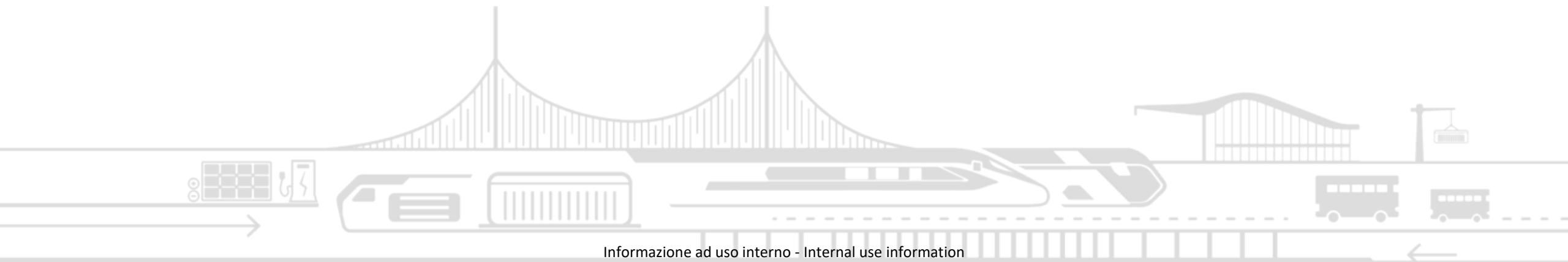
Gli operatori del trasporto merci su gomma, generalmente PMI, possono tra l'altro beneficiare in Italia di numerosi contributi pubblici in regime di "de minimis"



Fonte: dati strada (Eurostat 2019), dati ferro (RFI)

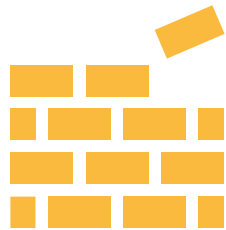
Un nuovo sistema di incentivazione allo shift modale

Misure contingenti e interventi strutturali a sostegno del settore



UN NUOVO SISTEMA DI INCENTIVAZIONE ALLO SHIFT MODALE

Elementi essenziali



- **Nuovo Framework normativo europeo** in materia di aiuti di stato al settore
- **Misure Contingenti** per sostenere le imprese nell'attuale contesto emergenziale
- **Misure strutturali** (potenziare e rendere strutturale il sistema di contribuzione attuale)
- **Definizione di nuove misure** in favore della logistica urbana e per l'incentivazione di specifiche tipologie di traffico.
- **Misura di accompagnamento alla transizione infrastrutturale**

REVISIONE DELLA NORMATIVA UE SU AIUTI DI STATO

Proposte

Aiuti per la riduzione dei costi esterni

Eliminazione delle soglie chilometriche (800km e 350km)

Reintroduzione di un framework dedicato agli aiuti per l'utilizzo dell'infrastruttura.

Aiuti per l'acquisto veicoli per il trasporto ferroviario

Estensione della platea dei beneficiari per far fronte a necessità di rinnovo della flotta da parte delle imprese già operanti sul mercato.

Concessione dell'aiuto sotto forma di contributo diretto, non come garanzia pubblica

Applicazione

Applicazione delle nuove linee guida solo ai futuri schemi di aiuto e non anche a quelli esistenti

Estensione della durata massima degli schemi di aiuto al funzionamento (riduzione costi esterni e avvio di nuovi collegamenti commerciali) a 10 anni (dai 5 attualmente previsti)

UN NUOVO SISTEMA DI INCENTIVAZIONE ALLO SHIFT MODALE

Misure contingenti



Compensazione per limitazioni infrastrutturali (in conseguenza dei lavori di upgrade previsti dal PNRR)

- Nel 2024: 207 interruzioni di linea per il traffico merci (133 con impatto > 50% in termini di cancellazioni e deviazioni). Dato in forte aumento (+60%) rispetto al 2023.
- Previsione per il 2025: +30%.
- Stima cancellazioni dei servizi programmati: 8%. Stima allungamenti per maggiori percorrenze: +12%.
- Ulteriori criticità: alluvioni e eventi naturali straordinari.
- Volumi di traffico 2023 (in tr*km): - 3,5% vs 2022 (-5,4% delle deviazioni per lavori).

Compensazioni per criticità ai valichi (traffico internazionale)

- Traffico da/verso la Francia: Interrotta la circolazione per il valico di Modane per tutto il 2024. Vista l'assenza di istradamenti ferroviari alternativi, gli impatti, in termini di shift modale inverso in favore di soluzioni unimodali su gomma, si prevedono già essere difficilmente recuperabili nel prossimo futuro.
- Traffico da/verso la Svizzera: -7,1% nel 2023 vs 2022 causa incidente ferroviario nel tunnel del Gottardo. Ripercussioni anche nel 2024.



UN NUOVO SISTEMA DI INCENTIVAZIONE ALLO SHIFT MODALE

Misure strutturali

Potenziare e rendere strutturale il sistema di contribuzione attuale

per garantire sostenibilità economica delle imprese, certezza negli investimenti, adeguata programmazione e competitività del settore.

Occorre che gli strumenti attualmente previsti (Norma Merci, Ferrobonus, incentivi al rinnovo del materiale rotabile e all'acquisto di mezzi di movimentazione) siano potenziati, tempestivi e resi stabili, con un orizzonte temporale certo.

Gli incentivi Ferrobonus e Norma Merci hanno il merito di **garantire l'incentivazione di tutta la filiera**, attraverso particolari meccanismi di riconoscimento del contributo ex ante (nella formazione del prezzo del servizio) ed ex post (c.d. ribaltamento).



POTENZIARE E RENDERE STRUTTURALE IL SISTEMA DI CONTRIBUZIONE ATTUALE

Quadro dei programmi di finanziamento nazionali a legislazione vigente

PROGRAMMA	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	STANZIAMENTI (a normativa vigente)	RECENTI TAGLI AGLI STANZIAMENTI
Norma Merci	art. 25 comma 2 bis DECRETO-LEGGE 27 gennaio 2022, n. 4 (convertito dalla L. 28 marzo 2022, n. 25)	95 milioni di euro annui fino al 2027	-5 milioni di euro annui fino al 2027
Ferrobonus	art. 1 comma 673 LEGGE 30 dicembre 2020, n. 178	20,9 milioni annui fino al 2026 (annualità corrente a 42,9 mln recupera le risorse 2023 non impiegate)	-1,1 milioni di euro annui fino al 2026
Decreto ERTMS	art. 3 del DECRETO-LEGGE 10 settembre 2021, n.121	170 milioni di euro fino al	-130 milioni di euro (DL 2 marzo 2024, n. 19) fino al 2026
Decreto Locomotori e Carri	art. 1, comma 2, lett. c), n. 4 DECRETO-LEGGE 6 maggio 2021 n. 59	60 milioni di euro	-55 milioni di euro (DL 9 agosto 2024, n. 113) fino al 2025

Risorse pubbliche al settore ridotte per oltre **200 milioni di euro** nell'ultimo anno.

POTENZIARE E RENDERE STRUTTURALE IL SISTEMA DI CONTRIBUZIONE ATTUALE

Rendere stabile e strutturale il Ferrobonus

L'incentivo Ferrobonus, **diretto agli utenti finali del servizio** di trasporto ferroviario (mittenti/proprietari delle merci), è calcolato per ogni treno*km percorso sul territorio italiano.

L'intensità varia a seconda delle risorse disponibili e dei treni*km rendicontati dal totale dei beneficiari (massimo € 2,50 treno*km).

Nelle ultime annualità il coefficiente di contribuzione è risultato pari ai valori riportati in tabella.

Annualità	Coefficiente contribuzione (in €/treno*km)	Dotazione complessiva (in Mln di €)
2017/2018	0,69	19
2018/2019	1,28	39
2019/2020	1,16	34
2020/2021	1,47	50
2021/2022	1,15	38
2022/2023	Incentivo assente	
2023/2024		42,9
2024/2025		20,9
2025/2026		20,9

Occorre che la presenza dell'incentivo sia garantita nel tempo e che la misura benefici di una dotazione stabile e adeguata.

POTENZIARE E RENDERE STRUTTURALE IL SISTEMA DI CONTRIBUZIONE ATTUALE

Il ruolo delle Regioni – Ferrobonus regionali

Le Regioni Liguria, Piemonte, Lombardia, Toscana e Calabria hanno integrato con proprie risorse la dotazione nazionale del contributo, attraverso appositi Protocolli d'Intesa con il MIT, fornendo un "surplus" di incentivo per quei treni con origine e/o destinazione i rispettivi territori regionali.

K€	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22
Lombardia	600 k€	600 k€	600 k€	600 k€	600 k€
Piemonte	400 k€	200 k€	466 k€		300 k€
Liguria	200 k€	200 k€	200 k€		
Calabria					400 k€
Toscana			420 k€		

Sono contribuiti **i soli km percorsi all'interno della Regione con esclusione dei meri attraversamenti.**

Vantaggi nella gestione

- Nessuna necessità di notifica ulteriore UE (aiuti Stato).
- Gestione rendicontazione/monitoraggio a carico MIT/RAM

Risultati delle contribuzioni passate

- Aumento dei treni*km regionali
- Aumento della platea dei beneficiari
- Riduzione del congestionamento stradale

Liguria, Piemonte, Lombardia e Calabria hanno riconfermato l'integrazione della misura anche per l'annualità corrente. La **Puglia** si è aggiunta da quest'anno all'elenco degli aderenti. L'importo complessivo stanziato dalle Regioni ammonta a **2,8 milioni di euro.**

La Campania, ha manifestato intenzione di introdurre due misure nel del proprio Piano della Logistica 2025-2027): Ferrobonus regionale (2mln annui) e contributo all'ultimo miglio.

POTENZIARE E RENDERE STRUTTURALE IL SISTEMA DI CONTRIBUZIONE ATTUALE

Il ruolo delle Regioni – Contributi regionali indipendenti dal Ferrobonus (definiti da apposite Leggi regionali)

Friuli Venezia Giulia (L.R. n. 15/2004 e L.R. n.9/2022)

- 5 mln € annui fino al 2027 autorizzati dalla CE

Emilia – Romagna (L.R. n. 24/2022)

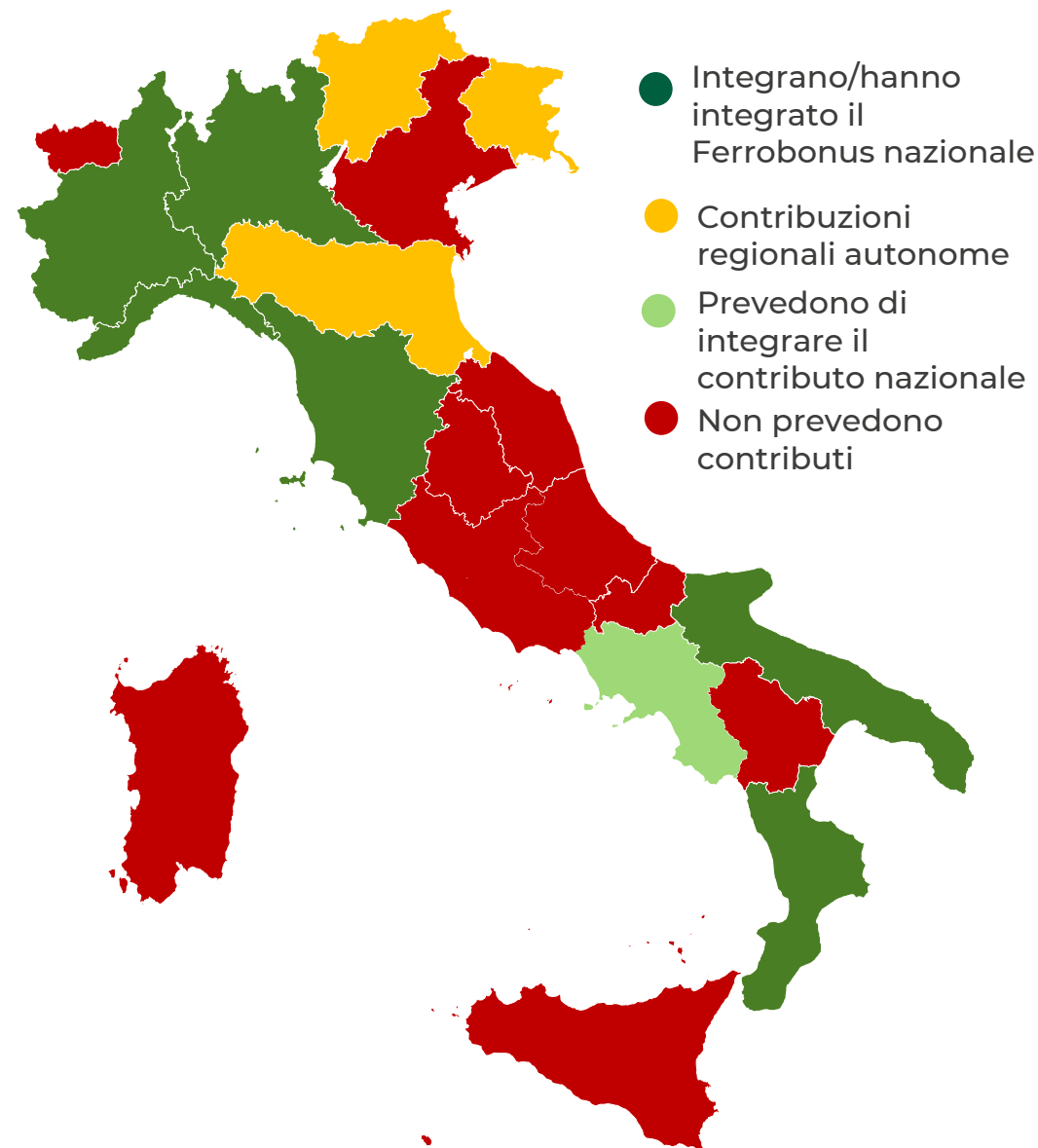
- 6,4 mln € per il triennio 2023/2025

Provincia Autonoma di Trento (L.P. 9 luglio 1993, n. 16)

- *Contributo al Trasporto combinato*
- *Contributo al Trasporto Integrato 0,5 mln € annui*

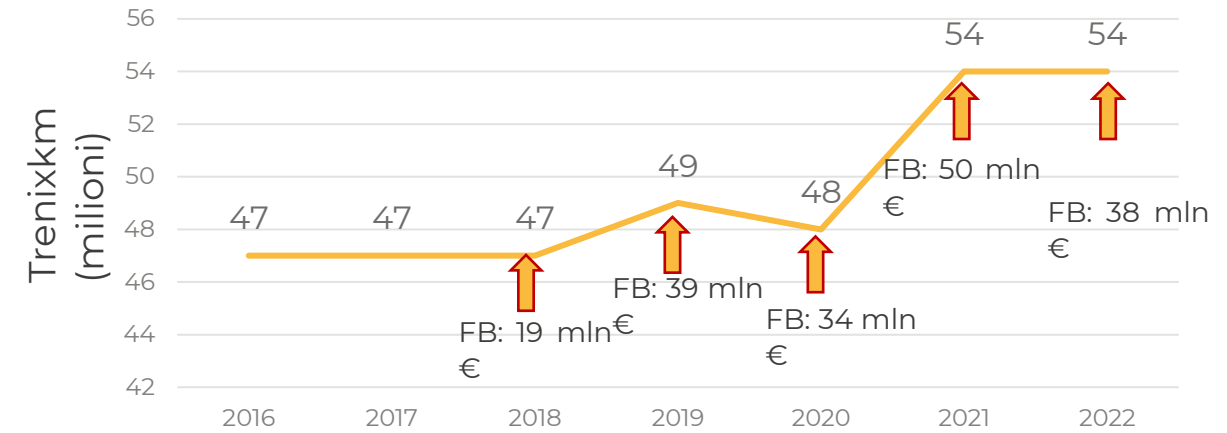
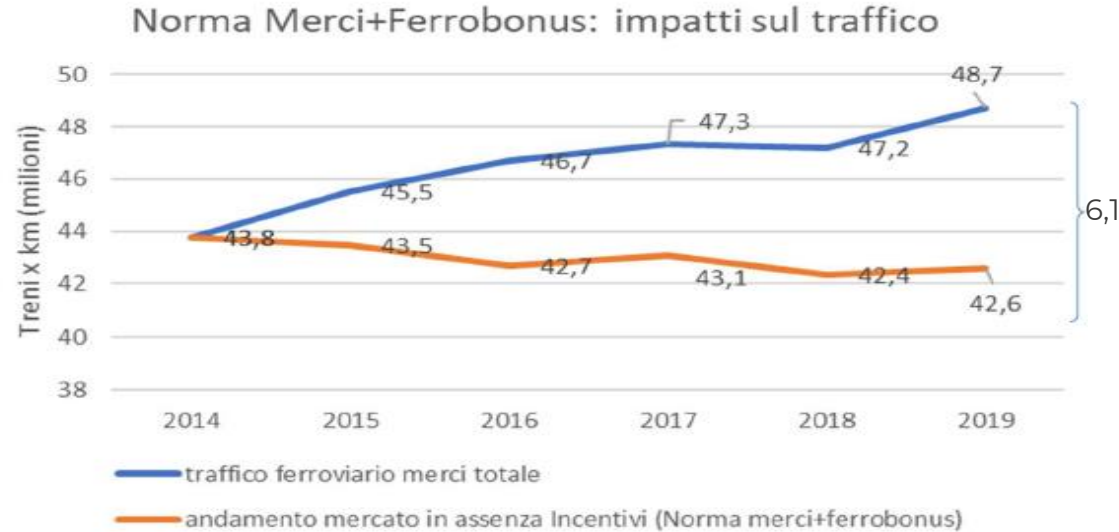
Provincia Autonoma di Bolzano (L.P n. 21/2016)

- 3 mln € annui



EFFICACIA DEI CONTRIBUTI SUL TRAFFICO FERROVIARIO NAZIONALE

Trend dei volumi di mercato



Fonte Dati RFI

Fonte Elaborazione RAM su dati MIT

Sin da subito, gli incentivi hanno prodotto notevoli impatti positivi sul traffico ferroviario delle merci. Nel solo periodo 2015 – 2019:

- 6,1 milioni di treni*km (14% del totale)
- -2,3% di traffico pesante su strada

Dal 2020, il sistema dei contributi e i rilasci infrastrutturali hanno consentito:

- la tenuta dei traffici durante l'emergenza pandemica
- la pronta ripresa del business negli anni immediatamente a seguire.

EFFICACIA DEI CONTRIBUTI REGIONALI SUL TRAFFICO FERROVIARIO

Impatti dei contributi in Trentino Alto Adige

L'impatto rilevato dalle principali misure regionali conferma l'immediato potenziale effetto incentivante dei contributi sui volumi di traffico.

Provincia Autonoma di Trento

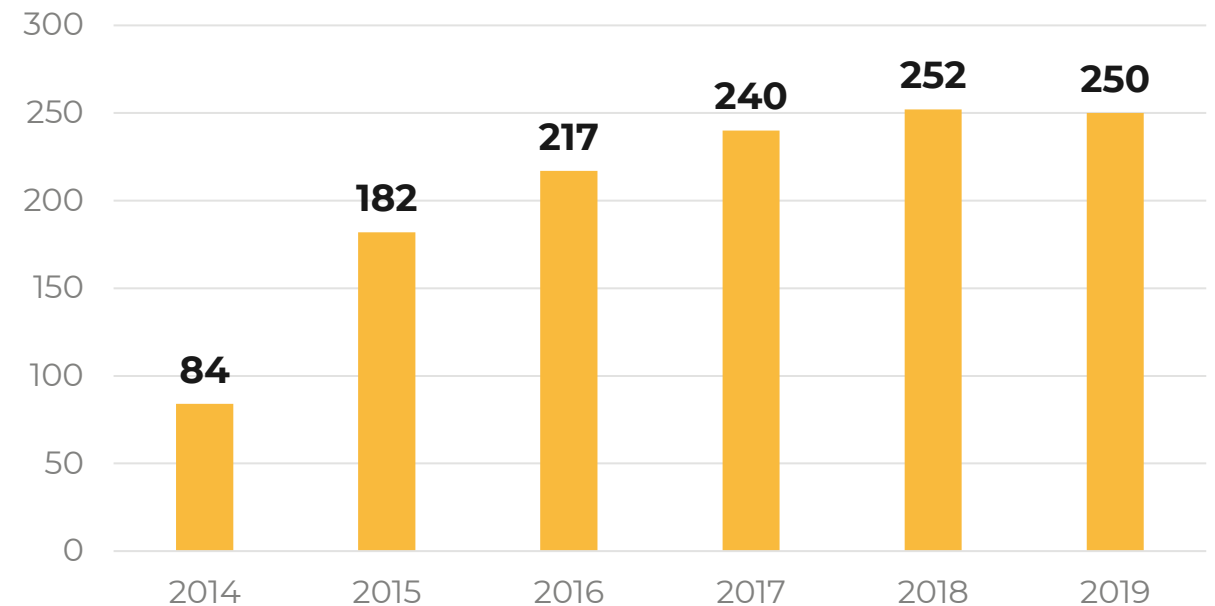
- +195% di merce trasportata su ferro in 6 anni attraverso l'incentivo al trasporto integrato
- Oltre 50 mila UTI sostenute attraverso il contributo al trasporto combinato

Provincia Autonoma di Bolzano

- Oltre 450 mila UTI contribute nel solo 2021 sul corridoio del Brennero

Fonte Decisione CE C(2023) 1356 final

Merce movimentata attraverso trasporto integrato strada-ferrovia (in ton.) dal 2014 in Prov. Trento

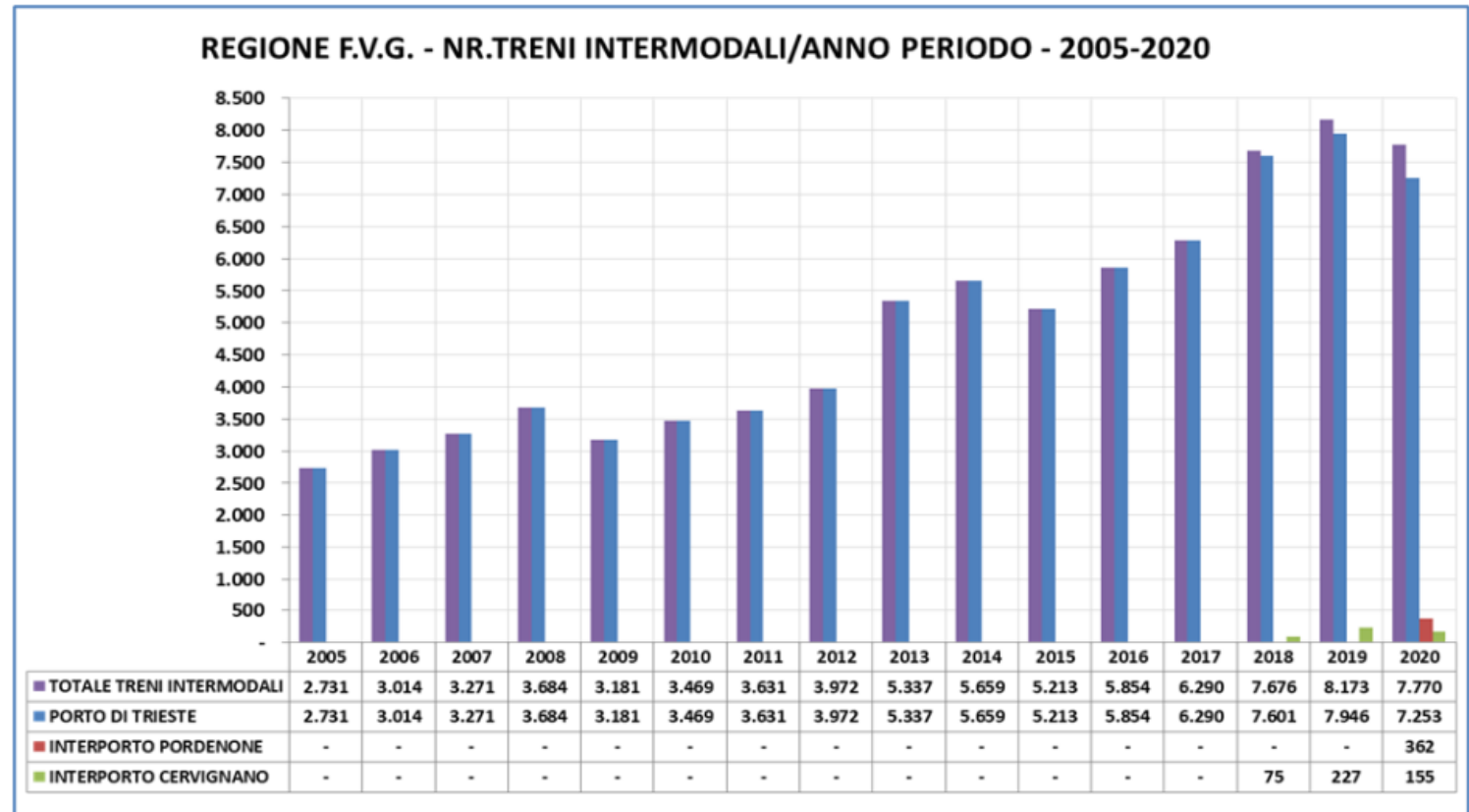


Fonte Decisione CE C(2022) 2324 final

EFFICACIA DEI CONTRIBUTI REGIONALI SUL TRAFFICO FERROVIARIO

Impatti dei contributi in Friuli Venezia Giulia

- numero di treni operati pressoché triplicato (+185%)
- CAGR medio annuo pari al 6,7%
- volumi trasportati in numero di TEU con CAGR medio annuo pari al 9,5%,
- progressivo miglioramento dell'indice di saturazione treno



Fonte: Coordinamento tecnico interregionale in tema di aiuti di Stato all'interno della Commissione Affari Europei ed Internazionali per la Conferenza delle Regioni e Province Autonome, *Proposta di posizione tecnica interregionale in tema di aiuti di Stato*, Ottobre 2021.

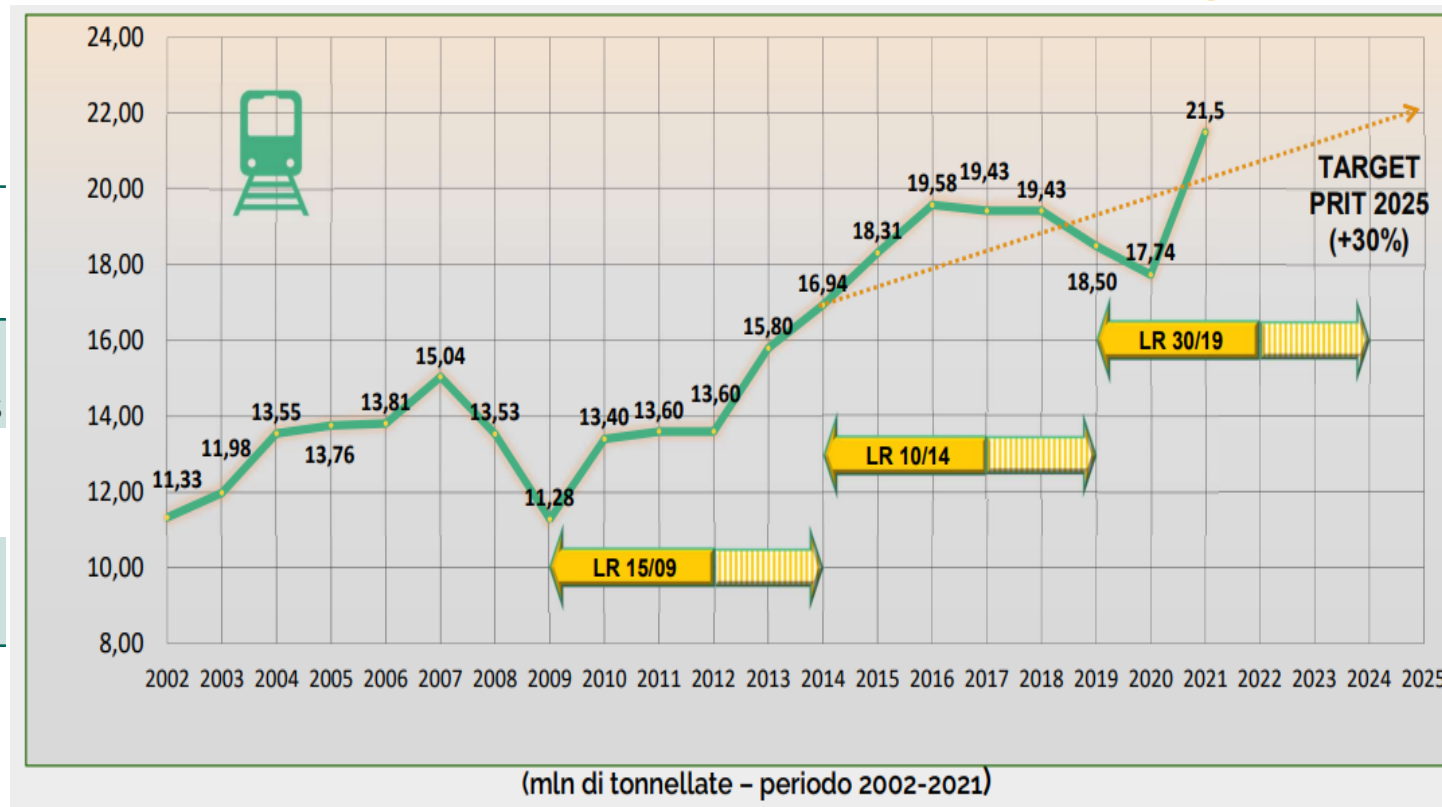
EFFICACIA DEI CONTRIBUTI REGIONALI SUL TRAFFICO FERROVIARIO

Impatti dei contributi in Emilia - Romagna

Dal 2009 al 2021: + 10 mln ton. trasportate su ferro

Flussi ferroviari merci in Emilia-Romagna

LEGGE REGIONALE	RISPARMIO ENERGETICO	EMISSIONE DI PM	EMISSIONE DI CO2
LR 15/2009	-75%	- 28.000 kg	-155.000 tons
LR 10/2014	-60%	-1.700 kg	-25.300 tons
LR 30/2019*	-60%	- 458 kg	-40.700 tons



*nei soli primi due anni di contribuzione

Fonte: Regione Emilia – Romagna, *Presentazione bando attuativo dell'art. 9 "Interventi per il trasporto ferroviario e fluviomarittimo delle merci della L.R. n.24 del 27.12.2022"*

UN NUOVO SISTEMA DI INCENTIVAZIONE ALLO SHIFT MODALE

Introduzione di nuove misure strutturali

Misura di incentivo per il trasporto di specifiche tipologie di merce –

Un sostegno che tenga conto delle specifiche caratteristiche di particolari trasporti (ad esempio: trasporto di rifiuti, agroalimentare) risulterebbe particolarmente utile in quanto risponderebbe direttamente a difficoltà peculiari che rendono un certo tipo di trasporto non competitivo.

Il Friuli Venezia Giulia ha fatto da apripista a questo genere di misure, prevedendo un contributo per il trasporto infraregionale di **semilavorati e prodotti industriali da/per il Porto di Trieste**.



Logistica Urbana – Prevedere soluzioni di trasporto su ferro nell’ambito della logistica urbana è necessario al fine di efficientare le operazioni di tutta la catena del valore, contribuire al **decongestionamento della rete viaria all’interno delle città**, ridurre i costi esterni legati al trasporto su strada.

Supportare gli investimenti è indispensabile per l’adeguamento delle infrastrutture e l’acquisto/il rinnovo di mezzi necessari per le operazioni.

UN NUOVO SISTEMA DI INCENTIVAZIONE ALLO SHIFT MODALE

Misura di accompagnamento alla transizione infrastrutturale

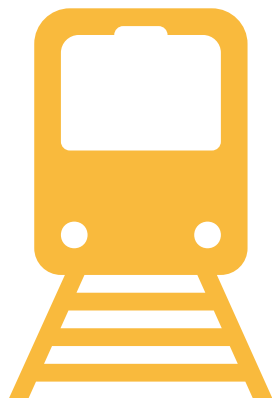
Contributo alla manovra – Le operazioni c.d. di "ultimo miglio" ferroviario comportano, allo stato attuale, gravi inefficienze economiche e operative.

Impossibile sfruttare economie di scala: soltanto il 30% dei binari operativi degli interporti di rilevanza nazionale può ospitare treni di 740m.

Il ritardo infrastrutturale è ancor più avvertito nei porti.

I limiti delle infrastrutture terminalistiche causano **extra-costi** che incidono soprattutto sulle relazioni più in concorrenza con la gomma.

Su relazioni inferiori ai 300 km (in prevalenza da/per i porti) l'incidenza del costo di manovra supera il 30% del costo totale del servizio.



2025: CONTESTO EMERGENZIALE PER IL SETTORE FERROVIARIO MERCI

I fattori critici in numeri

-5% di stanziamento complessivo annuale Ferrobonus e Norma merci (Ferrobonus 2025 vs 2022: **- 45%**)

Norma Merci: **Rischio finanziario per le IF**

Pricing ai Clienti: settembre 2022;

Trasporti: anno 2023;

Erogazione contributo: prevista a gen 2025

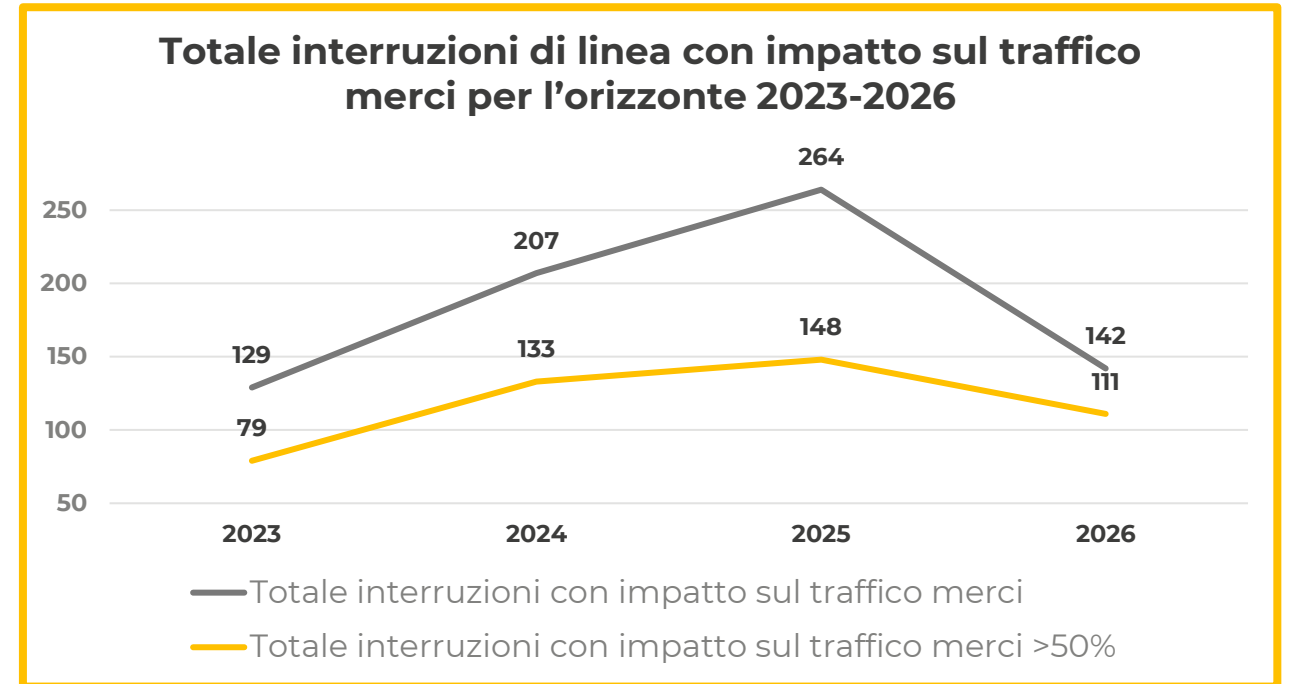
-48% di stanziamento per Decreto Locomotori e Carri (-55/115 mln€)

-43% di stanziamento per Decreto ERTMS (-130/300 mln€)

+63% costi di sosta ricovero e deposito;
+260% costi accesso scali merci RFI (Servizi Extra PMA)

Incertezza sulla riapertura del **valico di Modane**

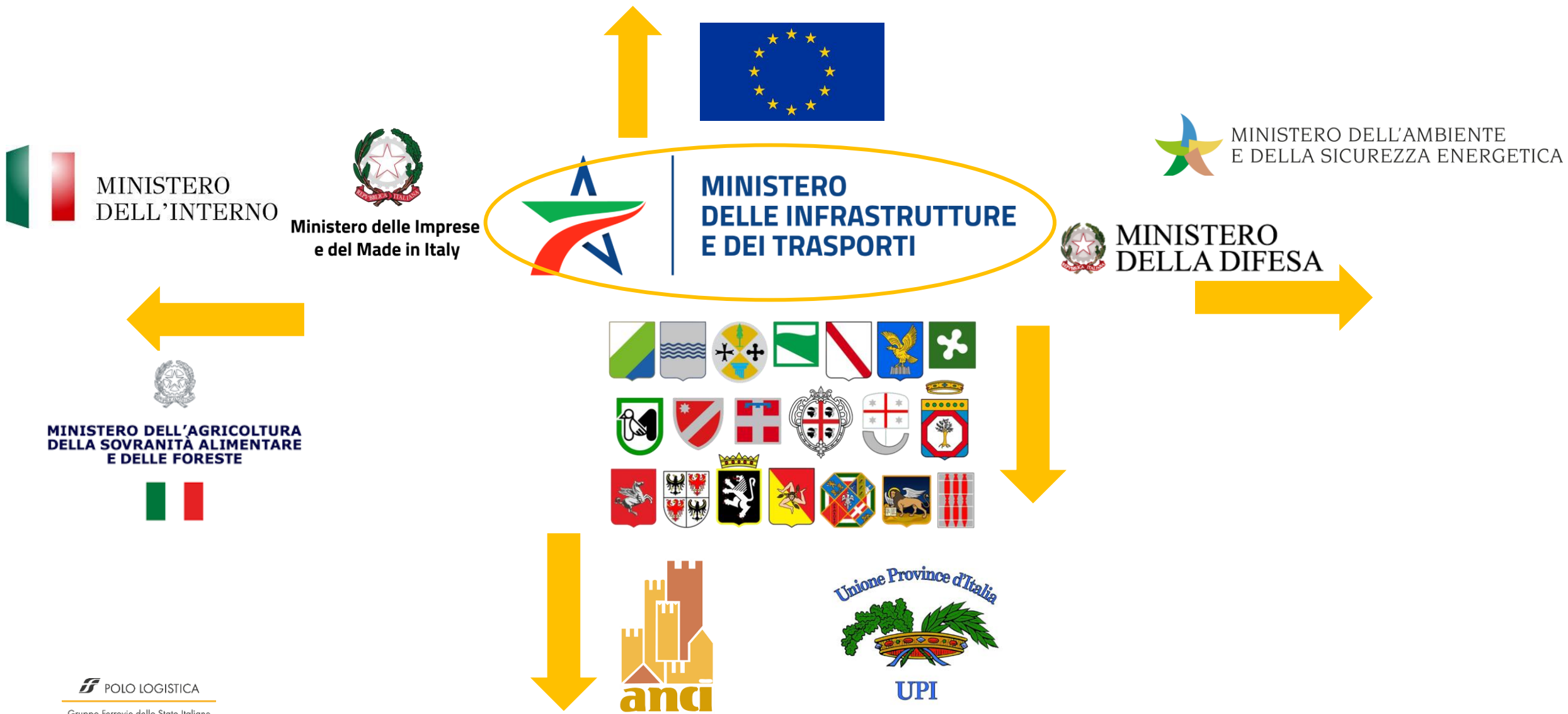
+11% vs 2024 (+ 87% vs 2023) di interruzioni di linea programmate con impatto sul settore merci maggiore del 50% in termini di cancellazioni/deviazioni per il traffico.



Fonte: Fermerci, su base dati RFI, Rapporto Annuale 2024 Trasporto Ferroviario Merci Italiano.

UN NUOVO SISTEMA DI INCENTIVAZIONE AL TRAFFICO INTERMODALE

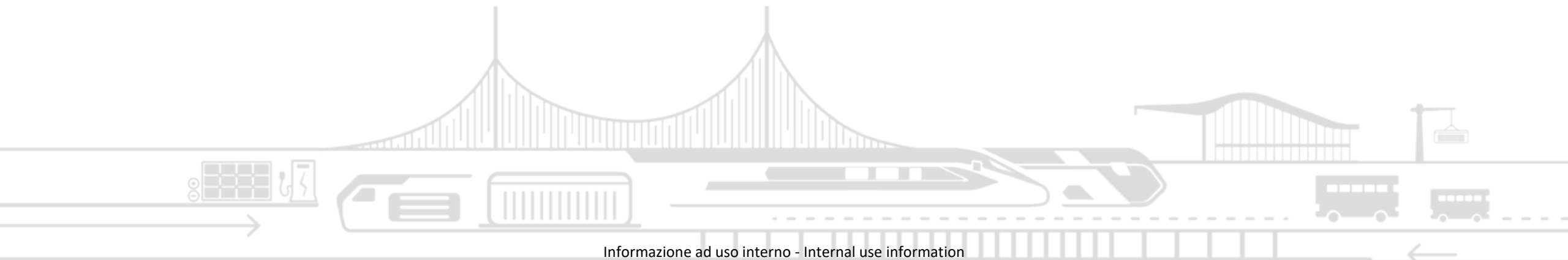
La necessità di un coinvolgimento orizzontale e verticale





Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!



Informazione ad uso interno - Internal use information