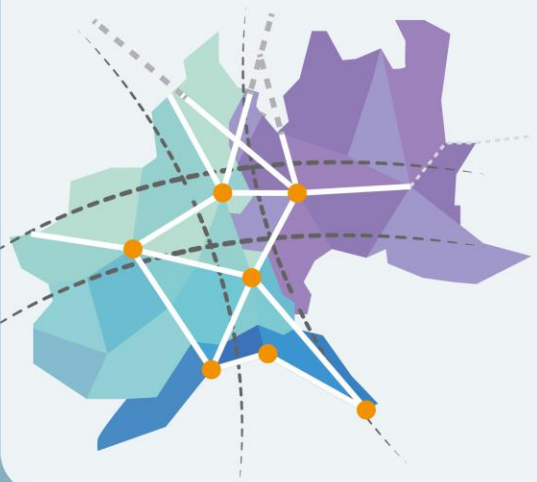


#sglno2024

STATI GENERALI
DELLA LOGISTICA
DEL NORD-OVEST

2024





LE FONTI DI FINANZIAMENTO DEL SETTORE FERROVIARIO BEST PRACTICE E VANTAGGI PER L'ECONOMIA DEI TERRITORI

Stati Generali della Logistica del Nord Ovest

Milano, 25 settembre 2024

Ing. Aldo Maietta

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

GLI OBIETTIVI DI MODAL SHIFT

Target nazionali ed europei in materia di trasporto ferroviario delle merci

2011



Obiettivi UE - Libro Bianco sui trasporti

Percorrenze > 300km

QUOTA OBIETTIVO FERRO:

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

2020



Obiettivi UE - Strategia Mobilità sostenibile

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



Obiettivi PNRR

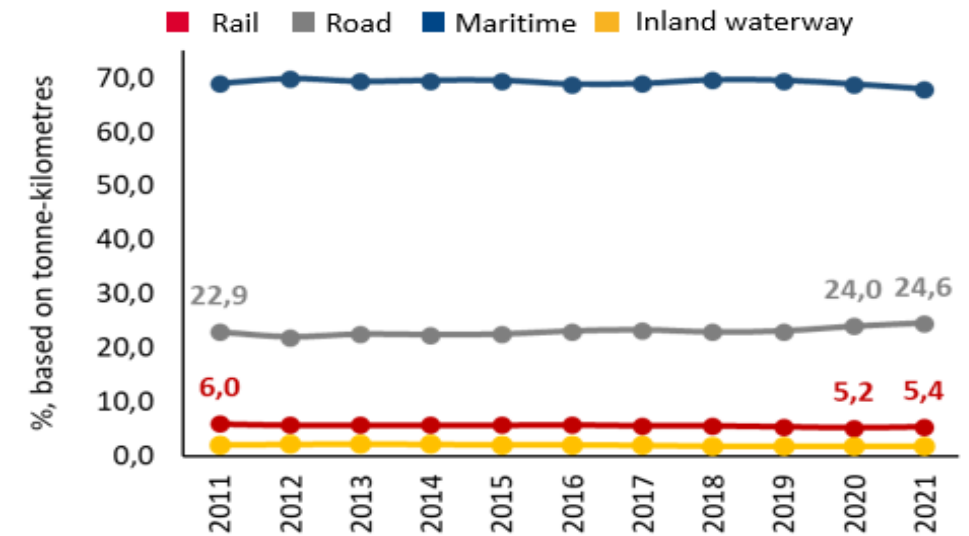
Modal share del trasporto ferroviario in Italia 2030 al 16,5% vs 10,7% del 2019

Evoluzione delle quote modali in UE

Andamento dal 2011 al 2021:

- Strada: **+1,7pp**;
- Ferro: **-0,6pp**.

Split modale del trasporto merci, UE, 2011 - 2021



Note: Air freight transport: 0.2 % for all years.

Fonte: Eurostat.

FAVORIRE IL MODAL SHIFT

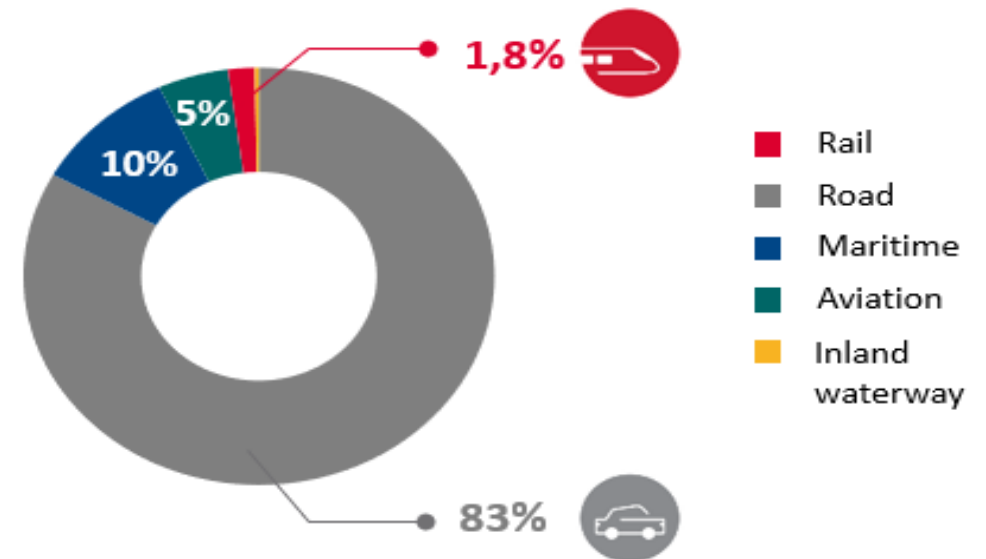
L' esigenza di prevedere incentivi al settore

- 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



Costi esterni per modalità di trasporto (2016, EU28)



Fonte: Handbook on the external costs of transport

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.



Costo esterno evitato dal trasporto ferroviario di merci

€-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



LA NORMATIVA COMUNITARIA IN MATERIA DI AIUTI DI STATO

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

Categoria	Soglia di esenzione dalla notifica (TBER)	Soglia di ammissibilità (LMTG)
	Intensità consentita degli aiuti (% costi ammissibili)	Intensità consentita degli aiuti (% costi ammissibili)
Riduzione dei costi esterni	50 % (60% per il trasporto combinato). <u>Soglie per aiuti al trasporto ferroviario</u> : (i) 800 km per trasporto multimodale (ii) 350 km per unimodale.	75%. Concorrenza con il trasporto su strada presunta per trasporti inferiori alle stesse soglie indicate nel TBER. Per la CE il ferro non subisce concorrenza al di sopra di tali soglie.
Avvio di nuovi collegamenti commerciali	Per progetti <15 mln€: 80% nel I anno di esercizio, 70% nel II, 60% nel III, 50% nel IV 40% nel V	Per progetti ≥15 mln€: 80% nel I anno di esercizio 70% nel II 60% nel III 50% nel IV 40% nel V
Costruzione / rinnovo impianti	50% (solo se l’importo dell’aiuto è <20 mln€)	Nessuna soglia se aiuto ad hoc è concesso nell’ambito di una gara competitiva.
Costruzione / rinnovo raccordi	50% se aiuto <500mila €. 50% (ma con limiti ulteriori sui costi ammissibili) se ≥500 mila €.	Funding gap* limitato al 100% dei costi ammissibili.
Acquisto veicoli	Copertura della garanzia ≤80% del prestito (solo per PMI/new comer)	Copertura della garanzia ≤90% del prestito (solo per PMI/new comer)
Acquisto UTI	30% per UTI	n.a.
Interoperabilità	50% (80% per DAC e ERTMS)	50% (80% per DAC e ERTMS)

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

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).



GLI INCENTIVI ALL'INTERMODALITÀ

FERROBONUS

Incentivo per servizi di trasporto ferroviario intermodale e trasbordato in arrivo e partenza da nodi logistici/portuali in Italia

Obiettivi

- ottimizzare uso del trasporto intermodale/trasbordato su rotaia
- ridurre i costi che gravano sulla catena logistica
- mantenere e incrementare i volumi trasportati su ferro

Beneficiari

Utenti finali del servizio di trasporto ferroviario (mittenti/proprietari delle merci) per il tramite di:

- commissione diretta ad Imprese Ferroviarie di treni completi per il trasporto intermodale o trasbordato delle merci;
- operatori del trasporto combinato (MTO) – attraverso il meccanismo del ribaltamento (min. 50% del contributo)



FERROBONUS

Evoluzione dell'intensità contributiva

L'incentivo 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.

FERROBONUS REGIONALI

Contributi per incentivare il traffico regionale

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

Per l'annualità in corso, la Puglia si è aggiunta all'elenco degli aderenti (budget: 1 mln)

La Campania, ha manifestato intenzione di introdurre due misure di supporto al traffico ferroviario nel del proprio Piano del Trasporto Merci e della Logistica: Ferrobonus regionale (2mln annui) e contributo all'ultimo miglio.

ALTRI INCENTIVI REGIONALI ALL'INTERMODALITÀ

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)

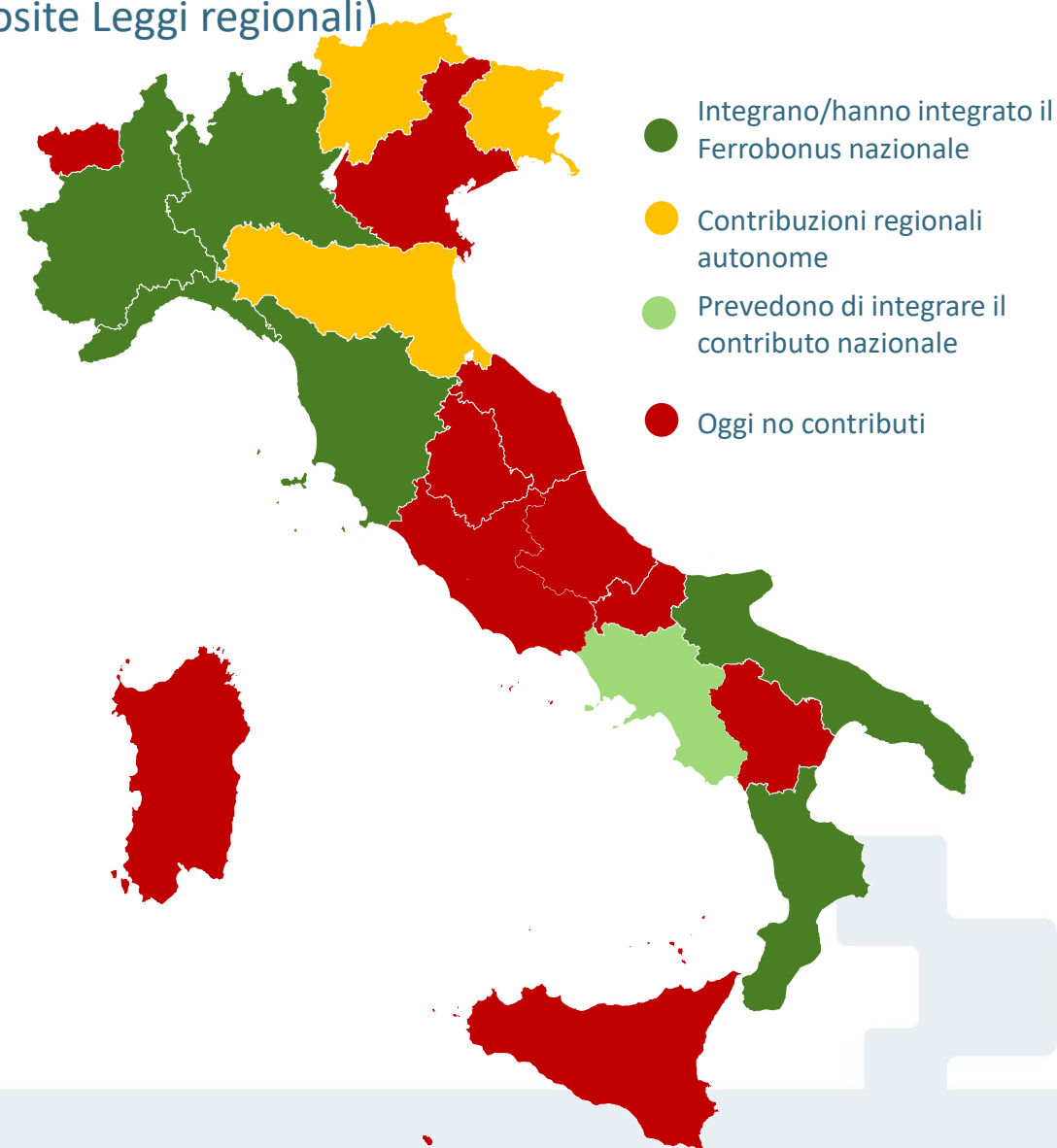
- 6,4 mln € per il triennio 2023/2025

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

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

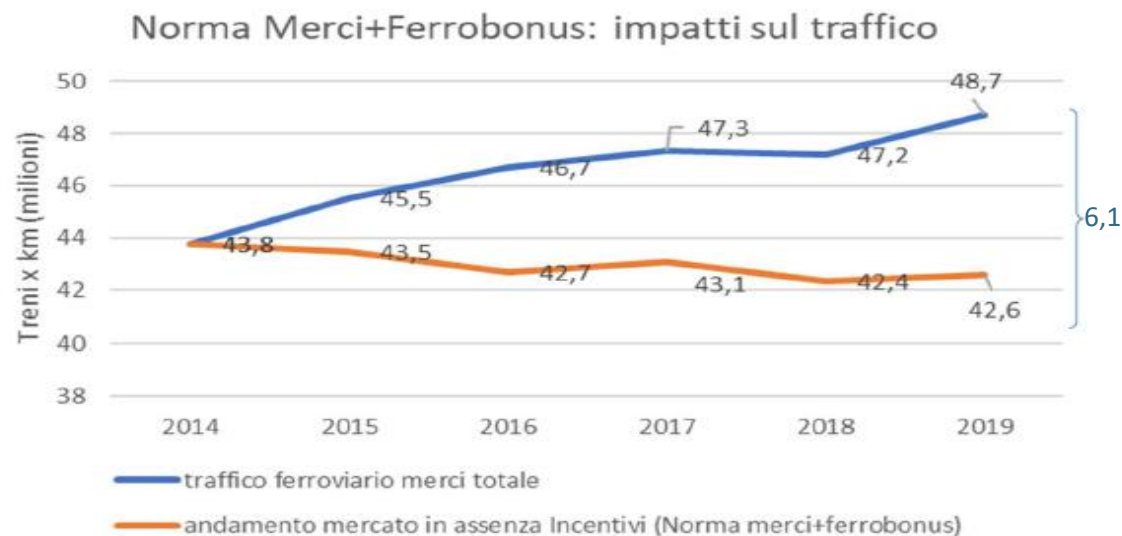
Provincia Autonoma di Bolzano (L.P n. 21/2016)

- 3 mln € annui



EFFICACIA DEI CONTRIBUTI SUL TRAFFICO FERROVIARIO NAZIONALE

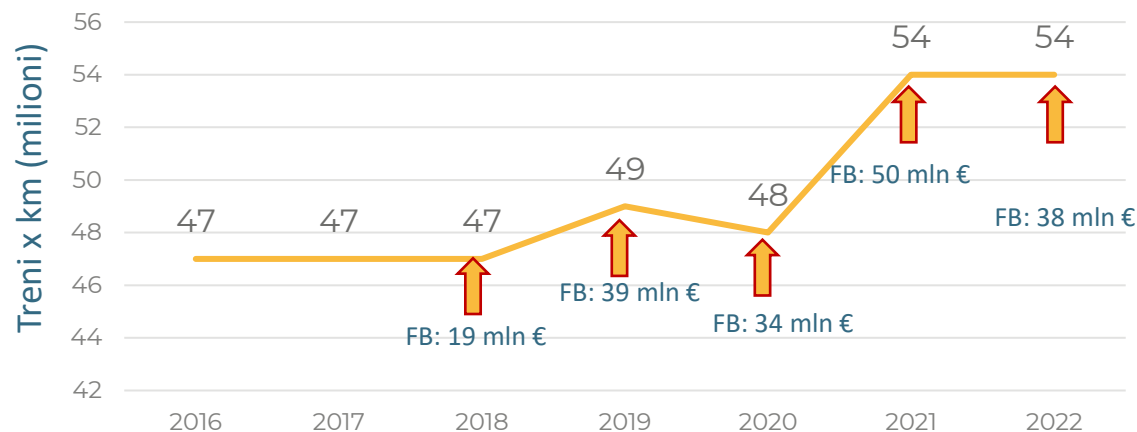
Trend dei volumi di mercato



Fonte 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



Fonte Dati RFI

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

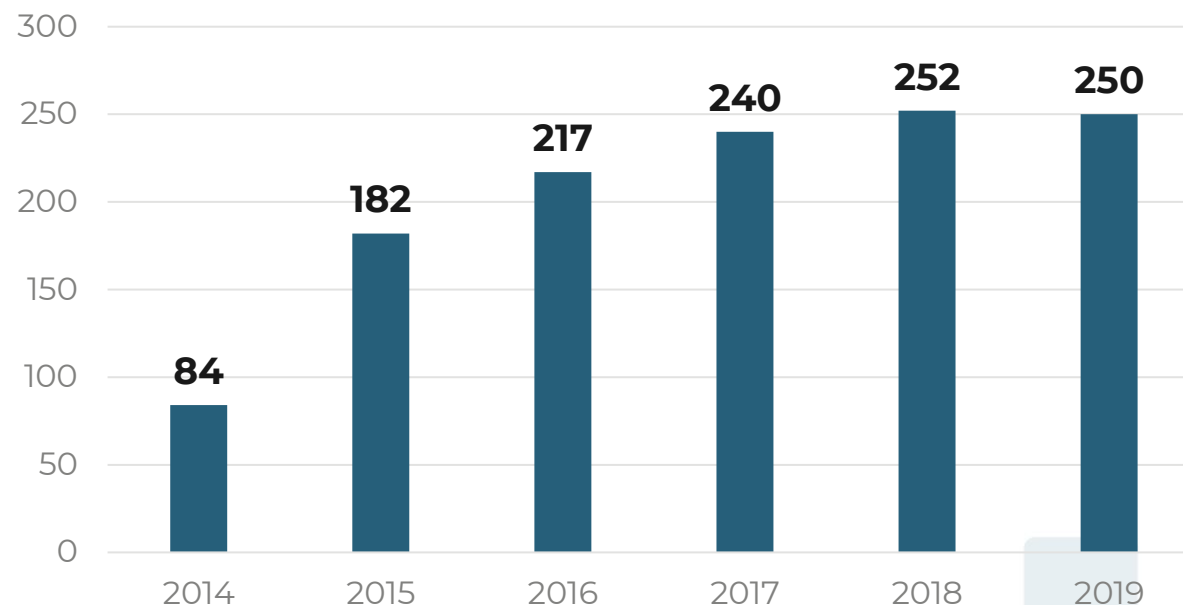
- +195% di merce trasportata su ferro in 6 anni attraverso l'incentivo al trasporto integrato
- Oltre 50 mila UTI sostenute attraverso il contributo al trasporto combinato

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

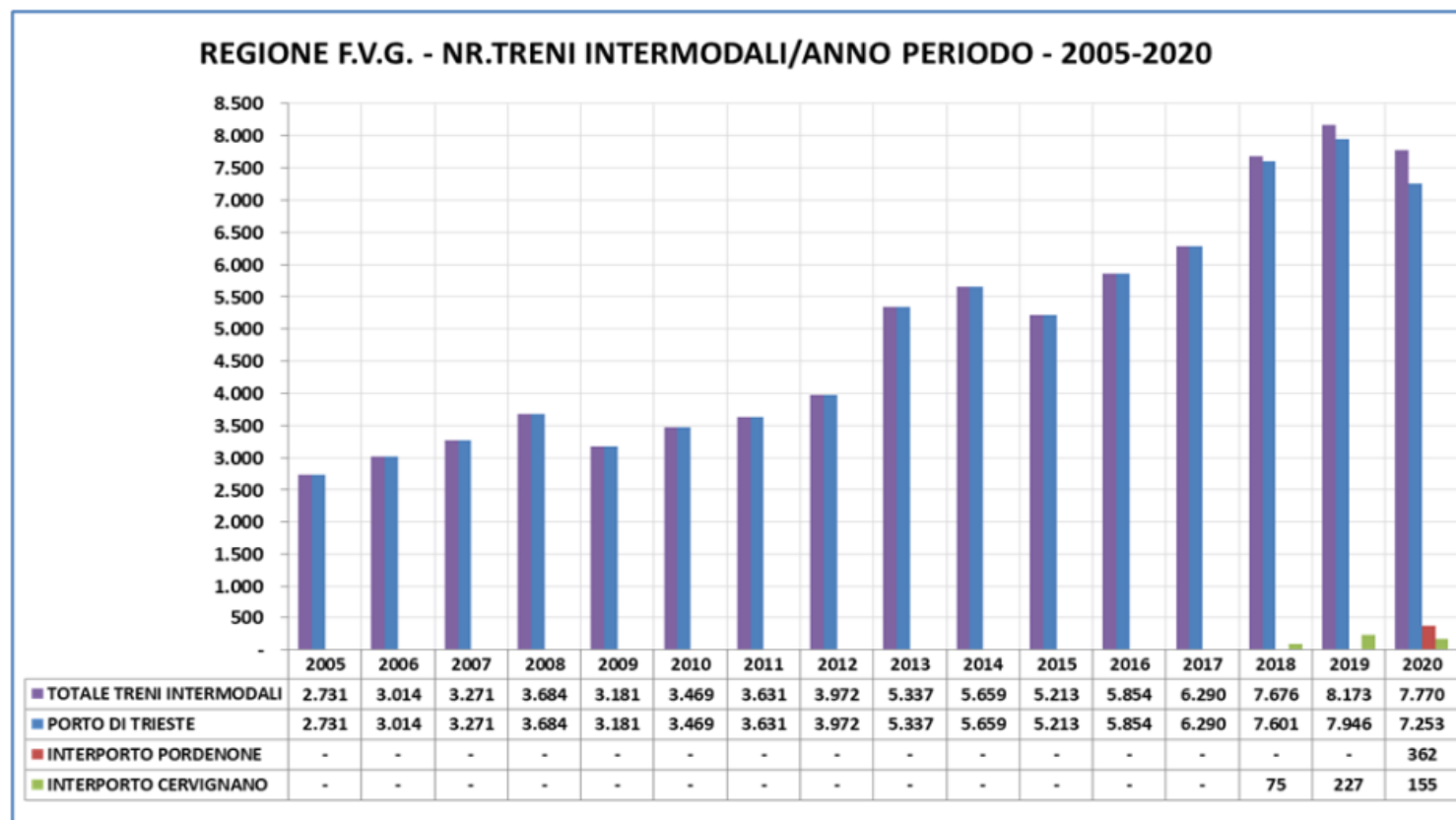


Fonte Decisione CE C(2022) 2324 final

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

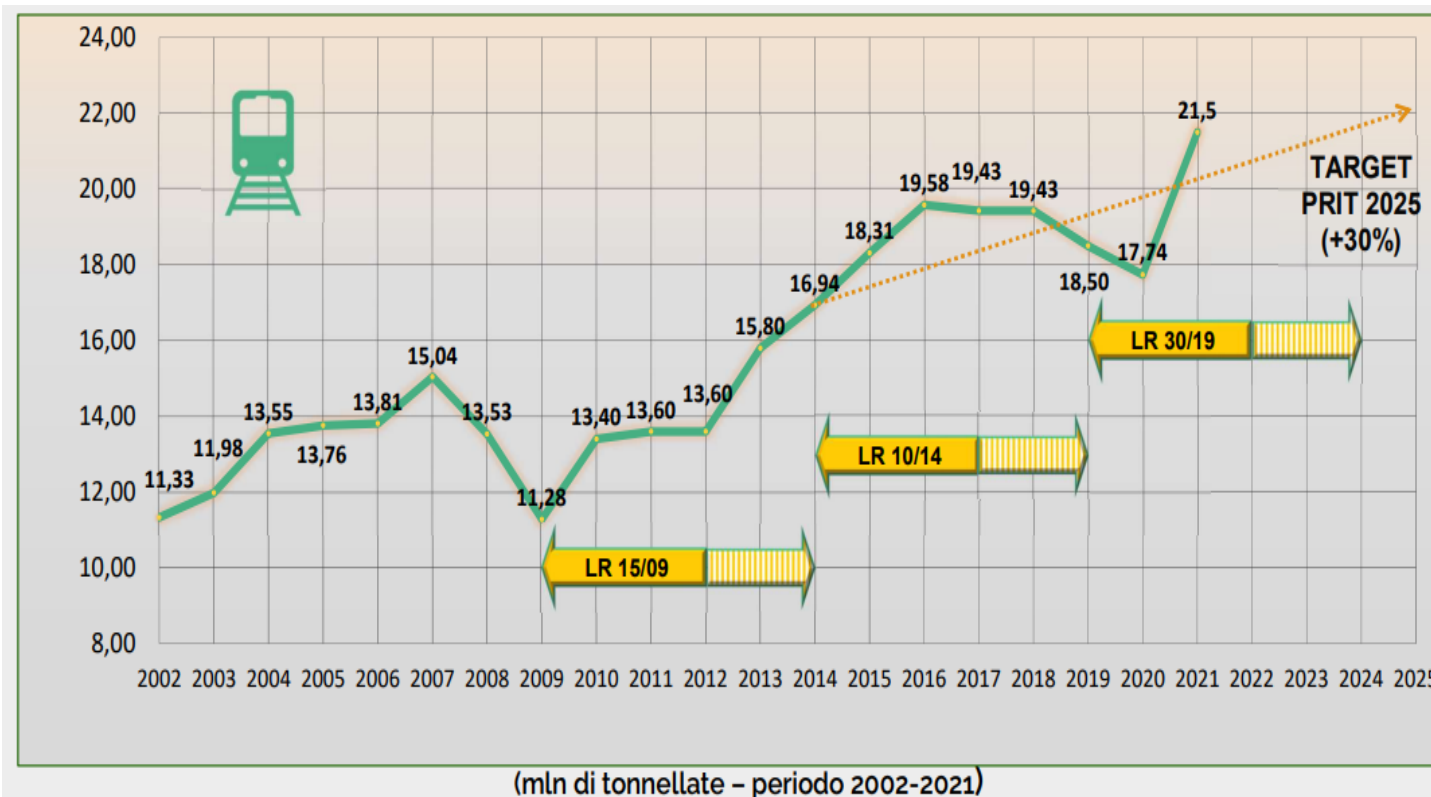
Impatti dei contributi in Emilia - Romagna

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

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

Flussi ferroviari merci in Emilia-Romagna



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



UN NUOVO SISTEMA DI INCENTIVAZIONE ALLO SHIFT MODALE

UN NUOVO SISTEMA DI INCENTIVAZIONE ALLO SHIFT MODALE

Gli interventi contingenti per la competitività del settore



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).

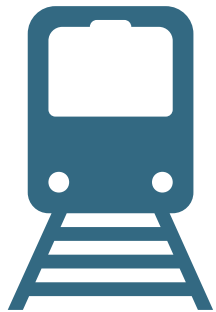
Compensazioni per criticità ai valichi (traffico internazionale)

- 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

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.

UN NUOVO SISTEMA DI INCENTIVAZIONE ALLO SHIFT MODALE

Interventi 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, incentivi all'acquisto di mezzi di movimentazione) siano potenziati, tempestivi e resi stabili, con un orizzonte temporale certo.



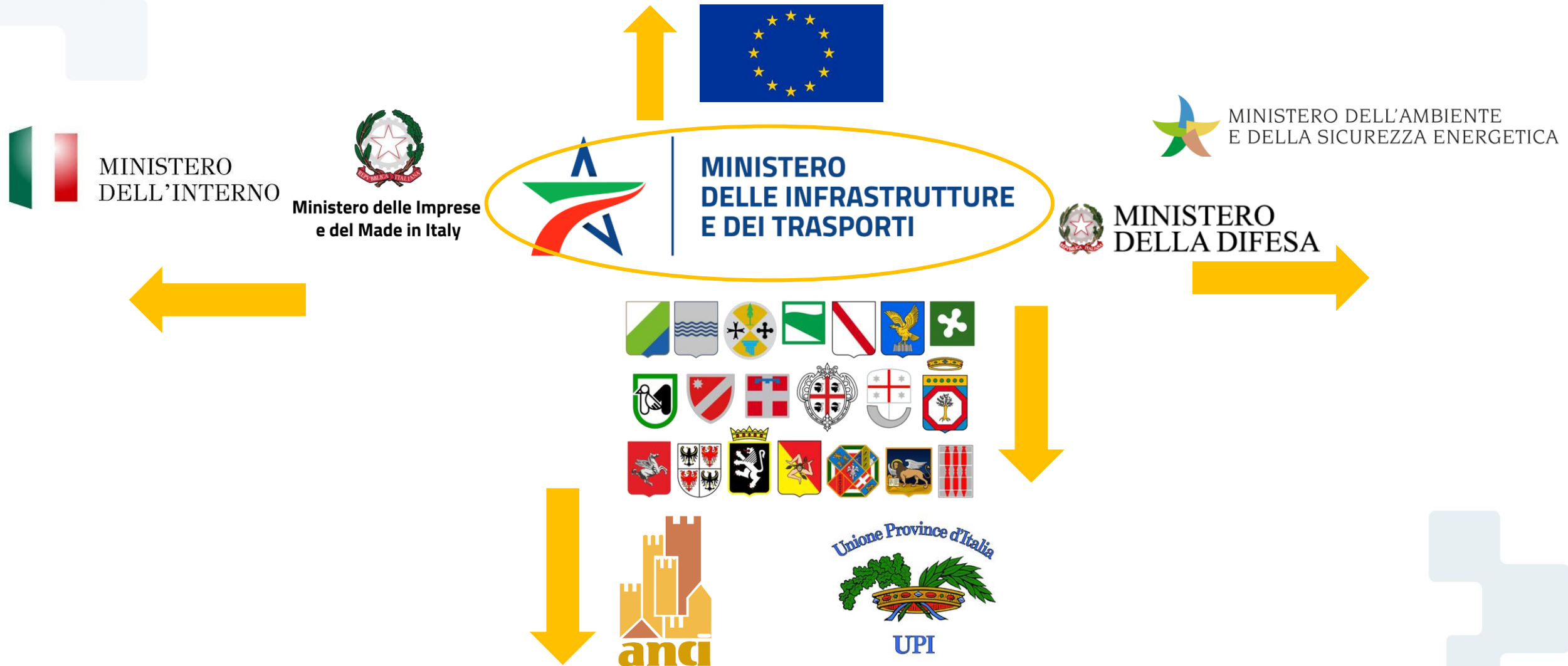
Misura di incentivo per il trasporto di specifiche tipologie di merce – La definizione di un sostegno che tenga conto delle specifiche caratteristiche di particolari trasporti (ad esempio: trasporto di rifiuti) risulterebbe particolarmente utile in quanto risponderebbe direttamente a difficoltà peculiari 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

La necessità di un coinvolgimento orizzontale e verticale



#sglno2024



STATI GENERALI
DELLA LOGISTICA
DEL NORD-OVEST

2024

