

# LE MERCINTRENO NELLE POLITICHE EUROPEE

Roma, 25 Ottobre 2023







### Introduzione: gli obiettivi di modal shift

### Target nazionali ed europei in materia di trasporto ferroviario delle merci





### Obiettivi UE - Libro Bianco sui trasporti

Percorrenze > 300km QUOTA OBIETTIVO FERRO:

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





### 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

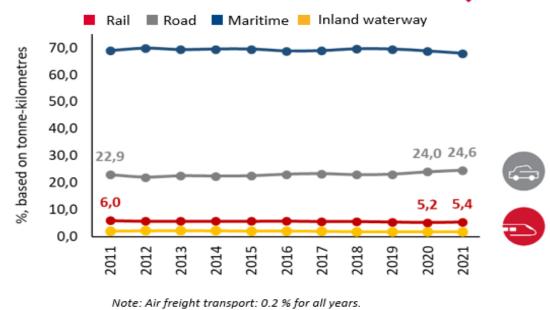


### Evoluzione delle quote modali in UE

Andamento dal 2011 al 2021:

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

### Split modale del trasporto merci, UE, 2011 - 2021



Fonte: Eurostat.



### Favorire il modal shift in Unione europea

### L'esigenza di maggiori incentivi

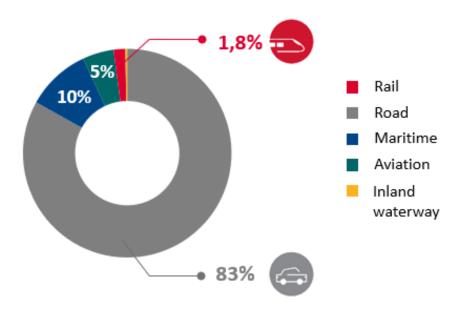
#### Il settore ferroviario:

- Elevati costi operativi;
- Bassa redditività;
- Capital Intensitive;
- Lunghi tempi di rientro;
- Mancata valorizzazione dei minori costi esterni.

#### Per lo shift modale occorrono:

- Revisione Linee Guida comunitarie per gli Aiuti di Stato.
- Nuove misure e maggiori incentivi;

### Costi esterni per modalità di trasporto (2016, EU28)



Fonte: Handbook on the external costs of transport





### Il Quadro delle Linee guida comunitarie sugli 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 <b>costi esterni evitati</b> tra ferro e modalità più inquinanti	<ul> <li>Spese per;</li> <li>installazione sistemi di sicurezza/interoperabilità;</li> <li>abbattimento inquinamento acustico</li> </ul>

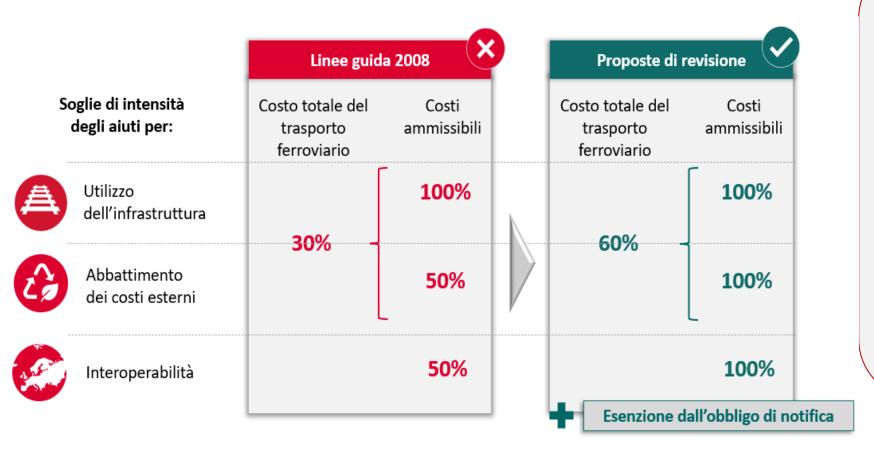
Nel 2021 la Commissione Europea ha avviato un percorso di revisione delle attuali linee guida per adeguare la normativa in materia di aiuti di stato alle esigenze del settore e agli obiettivi di shift modale.





### Revisione delle Linee guida comunitarie sugli aiuti di Stato

Proposta di modifica: aumento delle soglie e esenzione dall'obbligo di notifica



#### **Proposte:**

Incremento delle soglie di compatibilità:

- dal 30% al 60% del costo totale del trasporto ferroviario per gli aiuti per:
  - utilizzo dell'infrastruttura;
  - riduzione dei costi esterni.
- dal 50% al 100% dei costi ammissibili per gli aiuti per:
  - riduzione dei costi esterni
  - interoperabilità

Esenzione dall'obbligo di notifica





### Impatto delle nuove linee guida sul settore ferroviario merci

Tempistiche, intensità e flessibilità negli aiuti

### EFFETTI INNALZAMENTO DELLE SOGLIE

### EFFETTI ESENZIONE OBBLIGO DI NOTIFICA



**Più margine alle Autorità** per ridurre il divario competitivo con la modalità stradale.



**Riduzione dei tempi** per l'entrata in vigore degli aiuti e tempestività nella risposta delle Autorità alle esigenze contingenti del settore.



Possibilità di cumulare il supporto nazionale con misure regionali e maggiori capacità di risposta ad esigenze di carattere locale.



**Semplificazione delle procedure** per l'accesso e la gestione dei finanziamenti.





### Introduzione di nuovi criteri per il finanziamento degli impianti di servizio

### Motivazioni e proposte

Necessità di un framework normativo chiaro in materia di finanziamenti pubblici per gli impianti di servizio (terminali, raccordi, infrastrutture per ultimo miglio, impianti di manutenzione, etc.).

Per lo sviluppo del settore sono essenziali investimenti infrastrutturali: costi elevati e bassi margini di profitto.

Senza intervento pubblico gli operatori non sono dunque incentivati ad effettuare investimenti.

#### Proposta per i finanziamento:

- Criteri chiari
- Intensità dell'aiuto fino al 100% del funding gap.
- Esenzione dall'obbligo di notifica.

#### **FUNDING GAP**

Differenza tra l'attualizzazione dei costi dell'investimento e il risultato operativo.







### Introduzione di nuovi criteri per l'acquisto e il rinnovo del materiale rotabile

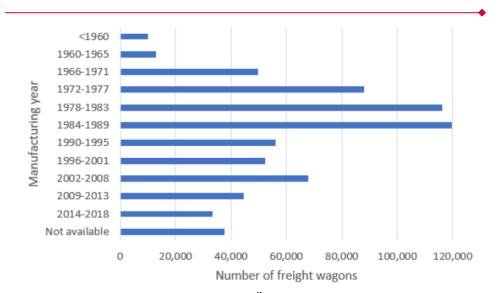
### Motivazioni e proposte

Lo scorso luglio la Commissione europea ha autorizzato una misura italiana volta a promuovere il rinnovo del materiale rotabile ferroviario merci (loco e carri), con un budget complessivo pari a **125 milioni di euro** (SA.64726).

I costi per l'acquisto e la manutenzione del materiale rotabile ferroviario sono notevolmente elevati e la misura viene incontro all'esigenza di adeguare il materiale rotabile che necessita di ammodernamento

Nel 2019 oltre il 50% dei carri merci in UE aveva più di 30 anni

#### Numero di carri merci in UE per anno di fabbricazione (al 2019)



Fonte: The Consortium based on TÜV Rheinland InterTraffic GmbH (2019)

<u>Proposta</u>: introduzione di un nuovo *framework* normativo con criteri chiari per il finanziamento pubblico del materiale rotabile, con:

- Disposizioni più flessibili e maggiore intensità degli aiuti.
- Erogazione dei contributi direttamente agli operatori ferroviari (o alle imprese di leasing solo in caso di conseguente riduzione delle tariffe).





### Le altre proposte della Commissione europea

### II «Greening Freight» Package

Lo scorso luglio la Commissione europea ha proposto un pacchetto di misure, nell'ambito del Green Deal, per rendere il trasporto delle merci in Europa più efficiente e sostenibile.

Gli interventi normativi proposti riguardano:



### Revisione della Direttiva sui pesi e le dimensioni degli autocarri

Nuove norme autorizzative relative ai pesi e alle misure dei carichi trasportabili, per favorire l'adozione di automezzi a emissioni zero e incoraggiare le operazioni intermodali

### Count Emission EU

Quadro armonizzato per calcolare le emissioni di gas serra dei servizi di trasporto, tra i vari modi e le reti nazionali.



## Regolamento sull'uso della capacità ferroviaria

### Nuovo Regolamento per:

- **Governance** GI-IF più efficace;
- migliore gestione del traffico ferroviario transfrontaliero,
- Efficiente uso delle infrastrutture
- processo di assegnazione della capacità armonizzato e flessibile.





### Il nuovo Regolamento sull'utilizzo della Capacità Ferroviaria

### Principali elementi della proposta della Commissione



#### Gestione della capacità ferroviaria

- processi di assegnazione della capacità ferroviaria nell'UE con regole comuni e armonizzate;
- specifiche misure per i casi di scarsa capacità infrastrutturale e di restrizioni derivanti da lavori di adeguamento o manutenzione dell'infrastruttura;
- Ristori alle IF per mancati fatturati ed extra-costi (per interruzioni).

#### Gestione del traffico ferroviario e delle crisi

- coordinamento transfrontaliero dei GI per la gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi;
- GI devono tener conto delle implicazioni finanziarie ed operative delle IF;
- facoltà agli Stati membri di adottare misure di emergenza;

#### Valutazione delle prestazioni

- nuovo organo di valutazione delle prestazioni dei servizi infrastrutturali;
- nuovi indicatori di performance e relazioni pubbliche annuali sulle prestazioni.

#### Struttura di governance e digitalizzazione

- rafforzamento nella governance del coordinamento tra i Gestori dell'Infrastruttura (ENIM)
- Piattaforma ERUP delle I F;
- nuove norme sulla digitalizzazione della gestione della capacità.





### Best practice a livello europeo in materia di sostegno al settore

### I casi francese e spagnolo

Negli ultimi anni l'Italia ha dimostrato di essere un punto di riferimento in Europa. Tuttavia, alcune buone pratiche adottate in altri Paesi possono ispirare futuri interventi di sostegno al settore.

#### **FRANCIA**

Il pedaggio delle IF è basato sul solo «costo direttamente imputabile». Il resto lo sostiene lo Stato.

Il GI non può applicare ulteriore maggiorazione per il recupero totale del costo sostenuto (ability to pay del merci pari a zero). Lo Stato contribuisce maggiormente i treni pesanti, per un utilizzo ottimale dell'infrastruttura.

#### **SPAGNA**



"Mercancias30" (iniziativa intrapresa nell'ambito del PNRR spagnolo) prevede la concessione di **aiuti alle imprese ferroviarie merci che subiscono gli effetti avversi delle restrizioni temporanee di capacità, causate dai lavori sull'infrastruttura**. La Spagna ritiene necessaria questa misura vista la realizzazione di numerosi progetti finanziati dai fondi europei nel quadro del PNRR Spagnolo e i disagi previsti per le IF merci.





### Le opportunità di finanziamento UE

### **CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF)**

Principale strumento di finanziamento dell'UE per lo sviluppo di reti di trasporto transeuropee ad alte prestazioni, sostenibili e interconnesse, con un focus sui nove corridoi della rete centrale.

Il programma cofinanzia progetti che sostengono la **multimodalità**, migliorano le **infrastrutture** e promuovono l'implementazione di **nuove tecnologie**.

### Connecting Europe Facility (CEF) periodo 2021-2027

Con Regolamento UE 2021/1153 è stata definita per la sua attuazione la dotazione finanziaria di **33.710 Mld Euro** destinati ai settori trasporti, energia e digitale.



Come previsto dall'*European Green Deal*, CEF 2021-2027 utilizzerà il **60% del budget** per il co-finanziamento di Azioni che sostengono gli obiettivi climatici. La CE ha elaborato una metodologia per monitorare la **spesa per il clima** da applicare a tutte le azioni nell'ambito del CEF.





### **Connecting Europe Facility (CEF)**

### **Dotazione finanziaria 2021 - 27**

### 33.7 Mld Euro

dotazione finanziaria CEF 2021-2027 (Reg. UE 2021/1153)

5.8 Mld Euro

Per il settore ENERGIA

2.1 Mld Euro

Per il settore DIGITALE



**12.8 Mld EUR** completamento rete TEN-T (*General Envelope*)

**11.3 Mld EUR** completamento rete TEN-T (Cohesion Envelope)

**1.7 Mld EUR** Military Mobility





# Grazie

