

## **Revisione degli orientamenti sugli aiuti di Stato al trasporto terrestre e multimodale:**

La proposta della Commissione Europea rappresenta complessivamente un passo nella giusta direzione al fine di semplificare e adeguare l'attuale normativa che disciplina gli Aiuti di Stato nel settore ferroviario, risalente ormai al 2008, ad un contesto più evoluto caratterizzato dalla presenza nel mercato di molteplici operatori in concorrenza tra loro. Le linee guida esistenti risultavano obsolete e non riflettevano i più recenti orientamenti della Commissione e il contesto attuale del mercato del trasporto ferroviario merci.

Pertanto, nel ribadire l'assoluta necessità di un'impostazione normativa che prevenga fenomeni distorsivi della concorrenza e garantisca massima equità, trasparenza e non discriminazione nella concessione di Aiuti, rileviamo alcuni aspetti che a nostro avviso dovrebbero essere tenuti in considerazione al fine di evitare conseguenze indesiderate.

### ***Aiuti al funzionamento***

#### ***Aiuti destinati a ridurre i costi esterni del trasporto (par. 4.2.1)***

Secondo la proposta della Commissione Europea *“gli aiuti per la riduzione dei costi esterni verrebbero concessi soltanto se un modo di trasporto concorrente più inquinante costituisce un'alternativa valida sul piano commerciale rispetto al modo di trasporto sostenuto dall'aiuto”*. Diversamente dal settore passeggeri, la Commissione ritiene che nel caso del trasporto merci la competitività dipenda dalla distanza percorsa dalle operazioni di trasporto. Nel caso di specie si ritiene che la concorrenza tra trasporto su gomma e ferroviario unimodale si possa solitamente presumere fino a 350 km (ad eccezione del trasporto Single Wagon), la soglia aumenta a 800 km in caso di trasporto ferroviario multimodale.

Non condividiamo il criterio sulla base del quale sono state definite tali soglie in quanto il trasporto ferroviario merci compete con il trasporto su gomma ben oltre i 350 km. Preme sottolineare che l'Europa sia costituita da numerosi paesi che differiscono tra loro per estensione geografica e peculiarità territoriali, pertanto l'imposizione di soglie, oltre le quali non consentire di beneficiare dell'esenzione dall'obbligo di notifica, penalizzerebbe paesi come l'Italia rispetto ad esempio al Belgio. Con questa regola la maggior parte del traffico internazionale (per esempio Benelux – Italia) non potrebbe accedere a sussidi penalizzando fortemente l'export nazionale.

Purtroppo, ancora ad oggi le due modalità di trasporto vedono disparità di trattamento. Basti pensare che il trasporto ferroviario merci paga l'utilizzo della rete per ogni treno.km percorso prevede l'applicazione di penali in caso di mancato utilizzo di tracce contrattualizzate, senza considerare tutti i vincoli esistenti sia normativi che di sicurezza che rendono il trasporto ferroviario merci molto più costoso. Ne risulta un settore *over-regulated* rispetto a quello stradale che invece in molti casi è scarsamente regolato e ha un prezzo di utilizzo dell'infrastruttura notevolmente inferiore.

Preme sottolineare che il trasporto su gomma risulta essere ampiamente sovvenzionato da contributi pubblici. Solo nel 2022, secondo uno studio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, gli aiuti hanno superato i 978 milioni di euro. Solo per citarne alcuni, si tratta di: sconti sul gasolio applicati solo al trasporto su gomma, riduzione di pedaggi autostradali, deduzioni fiscali, fondi per la formazione, crediti d'imposta. Per questi motivi, la modalità stradale per il trasporto merci rimane la modalità prevalente anche su distanze maggiori ai 350 km.

Si rileva inoltre che nel documento sono indicate, in prima istanza, le tonnellate.km (in alternativa ai treni.km) come unità di misura al fine di valorizzare i costi esterni evitati con l'utilizzo della modalità ferroviaria a compensazione delle esternalità negative associate a modalità di trasporto più inquinanti. Utilizzare l'unità di misura della tonnellata.km al posto del treno.km comporta la penalizzazione di alcuni servizi ferroviari quali il settore chimico e automotive e tutto il trasporto convenzionale tipicamente carico solo in una direzione (acciaio, cereali,...). Ricordiamo inoltre che i parametri dell'infrastruttura ferroviaria nei vari paesi europei non sono ancora armonizzati e in alcuni paesi, ad esempio l'Italia, vi sono limiti di peso e lunghezza dei convogli che non consentono la circolazione di treni lunghi e pesanti.

Limiti che sembrano non costituire alcun problema per il trasporto stradale per il quale si vorrebbe addirittura incrementare il peso e le dimensioni massime consentite.

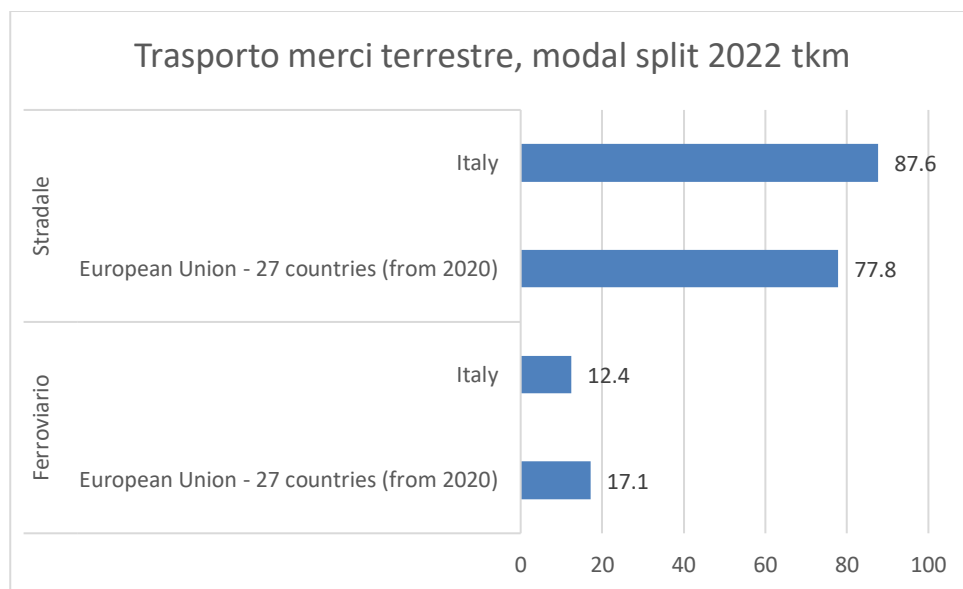
Chiediamo pertanto l'eliminazione delle soglie ad oggi previste nella bozza della Commissione, in quanto non rappresentative dell'intero mercato europeo e non si ritiene che sia il criterio esaustivo per determinare la competitività rispetto alla modalità stradale.

La quota modale del trasporto ferroviario merci in Europa, secondo gli ultimi dati disponibili <sup>1</sup>risalenti al 2022, risultava essere il 17%, e in Italia pari al 12,4%. La quota modale media UE relativa alla

---

<sup>1</sup> Eurostat.

strada si attestava invece al 78%, con paesi come l'Italia dove raggiunge circa l'88%. Questi dati ben rappresentano l'attuale situazione di difficoltà in cui versa il trasporto ferroviario merci in Europa. La normativa europea dovrebbe infatti facilitare lo shift modale prevedendo esenzioni dall'obbligo di notifica di aiuti a supporto del settore ferroviario a prescindere dalla distanza percorsa purché concessi in modo non discriminatorio e a favore di tutti gli operatori ferroviari in questione.



Fonte: Eurostat (La somma non è pari a 100 perché include anche la modalità di trasporto vie navigabili interne)

Prevedere delle soglie significa disincentivare i Ministeri competenti a proporre misure a supporto del settore per distanze superiori alle soglie previste dalla proposta della Commissione (350 km per trasporto ferroviario unimodale e 800 km per multimodale).

Infine, ci preme sottolineare che l'indicazione (par. 98 delle linee guida), per cui, *“in linea di principio, gli aiuti non possono essere concessi per il trasporto su rotte che hanno stabilito vincoli di capacità tali da impedire l'aumento o il mantenimento del trasferimento modale”*, rischia di disincentivare l'intervento dello Stato, in mancanza di una definizione del concetto. In caso di saturazione della capacità, la normativa europea dettaglia già la questione nella Direttiva 2012/34/UE.

In special modo, in questo periodo di grossi investimenti sull'infrastruttura, questa previsione rischia di limitare gli aiuti a un settore già particolarmente messo in crisi e che già subisce in modo particolare l'ammodernamento infrastrutturale.

***Aiuti all'interoperabilità (par. 4.2.2.4, par. 175 ss.)***

Uno dei maggiori oneri finanziari che le imprese ferroviarie devono affrontare oggi è l'obbligo di investire in tecnologie che hanno pochi, se non nessuno, benefici diretti per le imprese ferroviarie di trasporto merci.

L'implementazione dell'ERTMS richiede investimenti significativi di adeguamento delle locomotive spesso a degli standard imposti e che risultano essere insostenibili per le imprese ferroviarie. Pertanto, accogliamo positivamente la proposta della Commissione Europea di prevedere una soglia più elevata per gli aiuti all'interoperabilità, che si attesta essere nel caso di specie pari all'80% rispetto ad altri aiuti la cui soglia non può superare il 50%. Tuttavia, riteniamo che dovrebbe essere effettuato uno step ulteriore a favore del settore. Se le Istituzioni Europee stabiliscono uno standard obbligatorio devono altresì incentivare gli Stati membri a sostenere il costo di adeguamento fino al 100% dei costi elegibili, consentendo una maggiore flessibilità agli Stati membri. Imporre un limite pari all'80% significa disincentivare la proposta da parte dei Ministeri competenti a fornire maggiore supporto, in quanto incorrerebbero a notifiche e procedure lunghe e molto articolate.

Va riconosciuto che le Linee guida non introducono un obbligo di investimento e il loro ruolo dovrebbe essere quello di semplificare le procedure per ottenere aiuti a favore dello shift modale. Soprattutto si ritiene che sia opportuno prevedere soglie più elevate per investimenti per i quali altrimenti difficilmente potrebbero essere finanziati senza arrecare un danno economico alle imprese.

In conclusione, in aggiunta alle puntuali osservazioni di cui sopra, rileviamo che per permettere l'attuazione da parte degli Stati membri di misure di sostegno realmente efficaci nel supportare la competitività del trasporto ferroviario merci, dovrebbe essere concessa e agevolata la possibilità di incrementare gli stanziamenti allocati sulle misure incentivanti nazionali in funzione sia dell'aumento del traffico ferroviario merci, così da garantire il mantenimento di soglie di contribuzione unitaria adeguate alla finalità del contributo, sia dell'andamento dell'inflazione, soprattutto per misure contributive valevoli per periodi pluriennali.

