

Roma, 20/09/2024  
Prot. 128/P/2024

Commissione europea  
Direzione generale della concorrenza  
To: [Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)  
CC: [comp-rail-revision@ec.europa.eu](mailto:comp-rail-revision@ec.europa.eu)

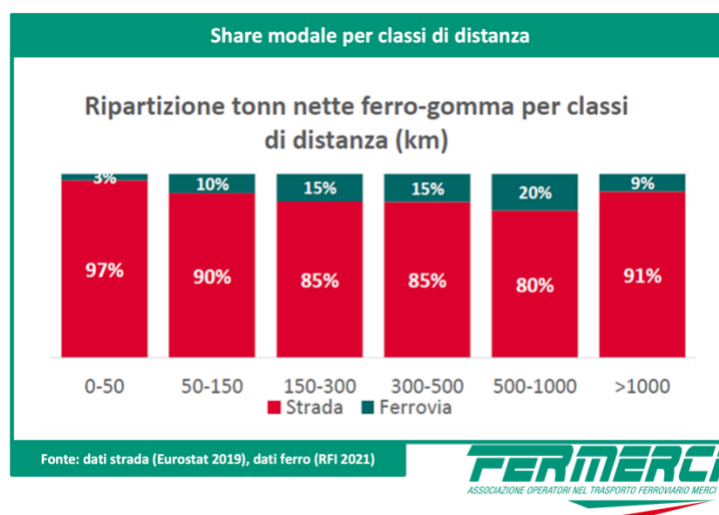
**OGGETTO: Associazione Fermerci - HT.5524 - Reply\_from\_an\_organisation**

Nella bozza delle nuove norme sugli aiuti di Stato per il trasporto terrestre e multimodale, pubblicata dalla Commissione europea (CE), gli aiuti per la riduzione dei costi esterni del trasporto potranno essere concessi solo laddove una modalità di trasporto concorrente più inquinante sia un'alternativa commercialmente praticabile rispetto alla modalità di trasporto supportata dall'aiuto.

Nel settore di trasporto merci la CE considera che la competitività del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale dipenda dalla distanza percorsa dal servizio per cui, sia all'interno delle linee guida che nel TBER, vengono definite le seguenti soglie chilometriche, oltre le quali non sarà possibile beneficiare dell'esenzione dall'obbligo di notifica e dovrà essere dimostrata, caso per caso, l'eventuale minore competitività rispetto al trasporto su gomma: 800 km per il trasporto ferroviario multimodale, 350 km per il trasporto ferroviario unimodale (ad eccezione del trasporto *single wagon*).

I criteri proposti dalla Commissione sopra descritti, ad avviso di chi scrive, presentano una serie di criticità. In primo luogo, la maggior competitività del trasporto merci su ferro rispetto a quello stradale, presunta dalla Commissione al di sopra delle soglie precedentemente menzionate, si ritiene non costituisca una adeguata rappresentazione della realtà del settore. In secondo luogo, tali criteri, basati unicamente sulla distanza percorsa come elemento discriminante per determinare la competitività del trasporto ferroviario di merci rispetto a quello stradale, non consentirebbero la concessione di contributi pubblici per il settore ferroviario sulle medie e lunghe distanze (in particolare su distanze superiori a 350 km per i trasporti unimodali e a 800 km per i trasporti intermodali) ostacolando lo *shift* modale ferro-gomma e favorendo altresì uno *shift* modale inverso.

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



Il divario competitivo tra il trasporto merci su ferro e quello su gomma sulle medie e lunghe distanze risente di vari elementi strutturali che necessitano di essere tenuti in considerazione. In particolare, su distanze superiori a 350 km per i trasporti unimodali e a 800 km per i trasporti intermodali, i principali fattori che

rendono la modalità stradale un'alternativa competitiva al trasporto merci su ferro riguardano l'estensione e la capacità infrastrutturale, il differenziale dei costi di accesso all'infrastruttura, la difficoltà di bilanciamento dei servizi in entrambe le direzioni, la competitività dei trasporti RO-RO e le performance infrastrutturali.

Il trasporto autostradale rimane infatti una valida alternativa al ferroviario sulle medie e lunghe distanze, grazie a una rete più estesa e capillare. L'infrastruttura ferroviaria invece cresce molto più lentamente, determinando la presenza di vaste aree scarsamente servite e di pochi istradamenti alternativi che comportano l'inevitabile passaggio a soluzioni di trasporto su gomma, specie in presenza di interruzioni di linea ed eventi atmosferici straordinari.

La competitività è accentuata dal differenziale del costo di accesso all'infrastruttura ferroviaria rispetto a quella stradale stimato, nelle regioni meridionali, in 1,30 euro per treno-km ed elevato a 1,83 euro per treno-km per la Sicilia, in virtù dei costi aggiuntivi connessi alle operazioni di traghettamento. Si consideri inoltre che il trasporto merci su ferro (a differenza di quello su gomma) prevede costi di sosta sull'intera rete che sono destinati ad aumentare sensibilmente già a partire dal 2025.

Si considerino altresì le difficoltà di bilanciamento dei traffici ferroviari di andata e ritorno (specialmente per i traffici italiani che si sviluppano su medie e lunghe distanze, lungo la direttrice "sud – nord"): mentre la flessibilità e capillarità dell'autotrasporto consentono elevati tassi di riempimento dei servizi in entrambe le direzioni, la rigidità e le caratteristiche peculiari del mercato ferroviario rendono molto più complesso, difficoltoso e precario il riempimento dei treni nella direzione inversa di un servizio commissionato. I costi complessivi di un *round trip* abbattano pertanto la redditività dei servizi ferroviari e ne minano la sostenibilità economica, non potendo essere ribaltati sul mercato se non a costo di una perdita ulteriore di competitività.

Nella determinazione delle soglie di contribuzione occorre tenere conto anche della competitività del traffico RO-RO che beneficia spesso di tratte brevi per raccordare due punti che, su ferro, necessiterebbero di costi e percorrenze molto superiori. Si pensi ad esempio all'effettuazione della tratta Bari – Trieste: il collegamento navale comporta una percorrenza inferiore di circa il 50% rispetto a quella ferroviaria e potrebbe, ai sensi dell'attuale proposta della CE, rientrare nelle soglie chilometriche ammissibili per la contribuzione allo *short sea* (a differenza del servizio su rotaia che supererebbe i limiti individuati).

Altro elemento di svantaggio rispetto alla modalità stradale è rappresentato dalle performance infrastrutturali che impediscono il caricamento di grandi quantità di merce sui treni e il conseguente sfruttamento delle economie di scala. A questo proposito si sottolinea come in Italia la possibilità di esercizio di treni da 740 metri di lunghezza sia fortemente limitata a causa delle bassissime percentuali di strutture terminalistiche in grado di ospitare treni conformi a tale standard europeo, come si evince dalla tabella seguente:

Caratteristiche dei cluster delle infrastrutture di ultimo miglio in Italia						
Cluster (#numerosità)	Dimensione	Min	Max	Media	Totale	N. di raccordi sul totale
Impianti con capacità outstanding (15)	N. binari	26	78	35		
	Modulo max	535	1.034	716		
	N. raccordi attivi	-	3	1	19	6%
Impianti ad alta capacità (33)	N. binari	2	33	11		
	Modulo max	476	760	617		
	N. raccordi attivi	3	10	4	144	45%
Impianti a media capacità (110)	N. binari	1	19	6		
	Modulo max	498	950	634		
	N. raccordi attivi	-	3	1	121	38%
Impianti a bassa capacità (38)	N. binari	1	14	5		
	Modulo max	92	495	338		
	N. raccordi attivi	-	2	1	38	12%
Unclustered (2)	N. binari	8	8	8		
	Modulo max	-	-	-		
	N. raccordi attivi	-	-	-		-

Fonte Dati: Carta Ultimo Miglio redatta da Associazione Fermerci

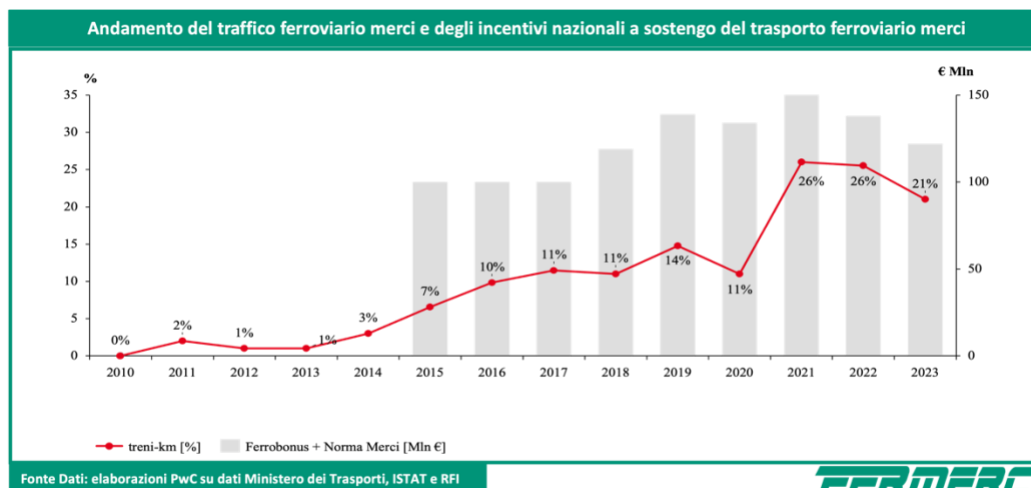
Di recente la Corte dei Conti europea ha osservato come lo sfruttamento delle economie di scala, legato al requisito della lunghezza dei treni, debba essere considerato uno dei fattori con il più alto rapporto costo/efficacia al fine di assicurare la competitività del settore. Tale aspetto assume ancor più rilevanza in considerazione dei recenti *iter* di revisione del quadro normativo europeo in materia di autotrasporto che propongono un ampliamento dei pesi e delle dimensioni delle masse rimorchiabili sui veicoli stradali.

Nella determinazione del divario competitivo con la modalità stradale, si aggiungano inoltre le difficoltà correlate ai lunghi tempi di rientro degli investimenti in materiale rotabile, necessari per la sostituzione del parco mezzi circolante più vetusto da parte degli operatori presenti da più tempo sul mercato. Ai sensi dell'attuale testo proposto dalla CE, tali investimenti rischiano di non poter beneficiare di schemi di aiuto a differenza di quelli per l'acquisto di mezzi adibiti al trasporto merci su gomma.

In questo contesto, si ritiene che le soglie chilometriche attualmente previste dalla Commissione determinerebbero per l'Italia una esclusione dalla contribuzione (calcolata tenendo conto delle percorrenze effettuate su territorio nazionale in termini di tonnellate km) stimata in circa il 70% del totale dei servizi unimodali su ferro e il 30% del totale dei servizi intermodali. Complessivamente circa il 50% dei servizi ferroviari di merci su rete nazionale (ponderati sulle percorrenze), attualmente in larga misura sostenuti da specifici programmi di sostegno, risulterebbero oltre le soglie di ammissibilità. Tra le relazioni maggiormente a rischio, vi sarebbe la quasi totalità di quelle con origine o destinazione verso le regioni del sud Italia.

Allo stato attuale del testo proposto dalla CE, schemi di aiuto consolidati ed essenziali per la sostenibilità del trasporto merci su ferro, come il Ferrobonus e la Norma Merci, rischiano di dover essere riparametrati e di perdere la propria efficacia incentivante e compensativa del divario competitivo con altre modalità.

L'importanza degli incentivi per il comparto del trasporto merci su ferro è illustrata dal grafico seguente, che analizza l'andamento del trasporto ferroviario merci in funzione degli incentivi nazionali, Noma Merci e Ferrobonus:



Alla luce delle argomentazioni sopra descritte, si ritiene pertanto opportuno che i criteri previsti dalla Commissione per gli aiuti relativi alla riduzione dei costi esterni del trasporto vengano modificati eliminando, o in subordine aumentando, le soglie chilometriche per il trasporto merci su ferro nelle nuove norme sugli aiuti di Stato per il trasporto terrestre e multimodale. Inoltre, per sostenere efficacemente la competitività del trasporto ferroviario merci, agli Stati membri deve essere concessa da un lato la possibilità di modulare gli incentivi nazionali in funzione dell'andamento del traffico ferroviario merci, in modo da mantenere stabili e costanti nel tempo i coefficienti di contribuzione unitaria; dall'altro di rivalutare l'importo stanziato sulla base dell'inflazione.

In ultimo, rileva porre l'accento sulla centralità, nel sistema di trasporto merci, delle infrastrutture ferroviarie terminalistiche e delle tratte di collegamento con la rete nazionale. Le criticità connesse all' "ultimo" e "penultimo miglio" comportano, allo stato attuale, gravi inefficienze economiche e operative per tutto il

sistema e necessitano, per poter essere superate, di importanti investimenti volti al potenziamento degli impianti e allo sviluppo delle connessioni ferroviarie. Tuttavia, in un contesto affetto da costi elevati e bassi margini di profitto, l'adozione di misure di sostegno pubbliche rappresenta uno strumento di incentivo irrinunciabile per l'effettuazione dei dovuti interventi.

A questo riguardo, accogliamo con favore la definizione, contenuta nella proposta della Commissione, dei nuovi framework per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo degli impianti di trasporto ferroviario e dei raccordi ferroviari. Auspichiamo, tuttavia, un innalzamento delle soglie di esenzione contenute nell'attuale bozza del TBER, per consentire forme di sostegno tempestive e adeguate alle impellenti esigenze del momento.

In conclusione, riteniamo che le proposte formulate perseguano le finalità espresse negli Orientamenti sugli aiuti di Stato al trasporto terrestre e multimodale (C/2024/5046), nonché i più ampi obiettivi, in termini di *shift modale*, fissati nell'ambito del Libro Bianco sui Trasporti (COM/2011/0144) e della Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente (COM/2020/789).

Il Presidente

**Clemente Carta**



#### **Fermerci Association – WHO WE ARE**

Fermerci is the System Association that represents rail freight transport operators in Italy: Railway Companies, Railway Terminals, Multimodal Operators, Railway Shunting Operators, Wagon Owners and their Workshops, Manufacturers and Owners of Railway Vehicles, Training Centres for Personnel in the Railway Sector.

Website: [www.fermerci.it](http://www.fermerci.it)

The list of all our members is available at the following link: <https://www.fermerci.it/associati/>

[Watch the presentation video of the Fermerci Association](#)

Annually, Associazione Fermerci draws up the Report on the state of Italian rail freight transport, consult the editions: [Annual Report 2024](#) and [Annual Report 2023](#)