



Alla 5° Commissione Senato (Programmazione economica, bilancio)

Via mail: [comm05a@senato.it](mailto:comm05a@senato.it)

Alla C.A. Del Presidente **Daniele Pesco**

Via mail: [daniele.pesco@senato.it](mailto:daniele.pesco@senato.it)

E p.c. alla C.A: Del Dott. **Franco Mostacci** e della Dott.ssa **Irene Gionfriddo**

Via mail: [franco.mostacci@senato.it](mailto:franco.mostacci@senato.it) e [irene.gionfriddo@senato.it](mailto:irene.gionfriddo@senato.it)

Roma, 17 Febbraio 2022

**OGGETTO: Associazione FerCargo – nota di sintesi sul Decreto Legge 27 Gennaio 2022 n. 4.**

Illustri Senatori,

a seguito della richiesta di audizione trasmessa l'8 febbraio u.s., l'Associazione FerCargo esprime con la presente la posizione del mercato ferroviario delle merci sugli articoli n. 18 e 25 del Decreto Legge 27 Gennaio 2022 n. 4. in Conversione.

#### **ARTICOLO 18**

L'Art.18 Comma 1 del D.L. n. 4 del 27 gennaio 2022 (c.d. Ristori Ter) sopprime il punto 4 della tabella A allegata al "Testo Unico Accise (DL 504/1995)" prevedendo l'eliminazione immediata dell'agevolazione al 30% per l'impiego del diesel nei trasporti ferroviari di passeggeri e merci.

Dalla relazione illustrativa allegata al D.L. si evince che:

*“La disposizione è volta a intervenire su taluni sussidi ambientalmente dannosi. In particolare, con il comma 1 si sopprime la riduzione dell'accisa per i carburanti utilizzati nel trasporto ferroviario di persone e merci di cui alla Tabella A, punto 4, del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi, approvato con decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, che prevedeva una aliquota pari al 30% di quella ordinaria. L'agevolazione incentiva l'utilizzo di gasolio per la trazione ferroviaria, a discapito della trazione elettrica, quale alternativa erroneamente meno impattante sotto il profilo ambientale e della salute umana”.*

#### **La posizione del mercato ferroviario e la proposta**

La relazione illustrativa sottolinea come la ratio del provvedimento sia quella di disincentivare l'utilizzo del gasolio a favore della modalità elettrica. **Le Imprese Ferroviarie concordano con la previsione di ridurre i sussidi ambientalmente dannosi, però il settore chiede che questo avvenga a decorrere dal 1° Gennaio 2027.** Come illustrato di seguito, entro quella data il Gestore dell'Infrastruttura completerà gli interventi di elettrificazione previsti dal PNRR, inoltre, si ritiene potranno essere disponibili nuove tecnologie in grado di alimentare i mezzi con fonti alternative al gasolio per operare su linee, o impianti, che non potranno essere elettrificati per ragioni di sicurezza.

#### **I limiti attuali determinati dalle linee ferroviarie non elettrificate**

In Italia circa un terzo delle linee ferroviarie non sono state elettrificate dal Gestore dell'Infrastruttura e su queste tratte, per la lunga percorrenza, servono locomotive che coprono i tratti diesel ancillari (Melfi e Sannazzaro sono alcuni degli impianti industriali più importanti serviti da linee non elettrificate).



In altri casi l'elettificazione non è tecnicamente realizzabile per *motivi di sicurezza*, tenuto conto della necessità di movimentazione dei carichi. A dimostrazione di ciò non esistono in Italia, e in altri Paesi europei, raccordi elettrificati con impianti di carico e scarico delle merci.

Pertanto nessuna delle imprese di manovra ferroviaria che operano su questa tipologia di impianti potrà utilizzare veicoli non dotati di alimentazione propria, non essendo prevista neanche nel lungo periodo una programmazione di elettificazione di banchine e terminal ferroviari. Le stesse imprese hanno allo stato attuale della tecnologia, la necessità di avvalersi del gasolio, non essendoci in Italia locomotive di manovra, autorizzate da ANSFISA, che abbiano una trazione diversa dal motore diesel.

### **I limiti attuali determinati dalla mancanza di nuove tecnologie ferroviarie**

Esistono in altri Paesi Europee alcune prime applicazioni di locomotori elettrici alimentati a batteria; si tratta di applicazioni recenti e che ad oggi non sono disponibili sul mercato italiano e si ritiene che un tale prodotto possa essere reso disponibile sul mercato italiano non prima di 48 mesi a partire dall'ordine.

### **Valutazione dell'impatto ambientale**

In termini di impatto ambientale si sottolinea il seguente confronto: il servizio di linea svolto con locomotive elettriche consente di risparmiare il 90% di emissioni rispetto all'autotrasporto, tuttavia, i servizi di linea svolti con locomotive diesel, su tratte non elettrificate, consentono comunque di risparmiare l'85% di emissioni rispetto all'autotrasporto.

Il taglio asimmetrico degli incentivi tra il settore ferroviario e quello dell'autotrasporto si ripercuoterebbe quindi sul settore del trasporto ferroviario merci, riducendone la competitività rispetto alla modalità stradale. Tutto ciò in contrasto con gli obiettivi fissati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, dal Green Deal dell'Unione Europea e dalle conseguenti politiche e programmazioni nazionali in termini di investimenti e riforme che mirano invece ad incrementare lo shift modale gomma-ferro. Peraltro, in Italia tali politiche dovranno essere ancora più efficaci perchè l'attuale quota modale del trasporto ferroviario è ancora distante dal dato medio europeo.

## **ARTICOLO 25**

Al comma 1 la disposizione rinnova per il periodo 1° gennaio - 31 marzo 2022 la misura della riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso la riduzione fino al 100 per cento della componente B del pedaggio, prevista, a normativa vigente, fino al 30 settembre 2021.

### **La posizione del mercato ferroviario e la proposta**

L'intero settore è stato ulteriormente danneggiato dal riaccuirsi dell'emergenza pandemica che, dal mese di novembre 2021, ha comportato un impatto negativo sul mercato soprattutto per effetto della indisponibilità del personale (in particolare dei macchinisti) che, per ragioni sanitarie, ha dovuto osservare i vincoli della quarantena o dell'isolamento fiduciario. **Le Imprese Ferroviarie concordano col rinnovo della disposizione e ne chiedono l'estensione fino al 31 Maggio 2022.**

### **La copertura finanziaria**

La proroga al 31 maggio 2022 comporta maggiori oneri per la finanza pubblica pari a 60 milioni di euro al fine di estendere la riduzione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale da parte del gestore della stessa per le imprese ferroviarie che offrono servizi a mercato, fino al 100 per cento del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'articolo 17, comma 4, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.



Difatti, dai dati acquisiti, risulta che la riduzione del 100 per cento della componente B del pedaggio, definita dalla Delibera 96/2015 per i servizi ferroviari a mercato, passeggeri e merci, comporta un onere stimabile in 30 milioni di euro su base mensile nel periodo 1° gennaio – 31 maggio 2022.

La copertura è assicurata mediante corrispondente riduzione delle risorse non utilizzate di cui al Comma 4 dell'articolo 214 del Decreto Legge 19 maggio 2022 n. 34, convertito dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77.

## CONCLUSIONI

E' di poche settimane fa la notizia dell'istituzione, in seno al MIMS, di un'apposita commissione che dovrà sviluppare un nuovo Piano generale trasporti e logistica (il "**Piano**"), ossia "*redigere il documento programmatico per l'individuazione delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità prioritari per lo sviluppo sostenibile del Paese*"<sup>1</sup>. Auspichiamo che il Piano possa finalmente orientare i finanziamenti al settore verso una chiara scelta per le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente, prima fra tutte il treno. Pertanto, l'introduzione di limiti alle emissioni nei diversi settori del trasporto dovrà essere accompagnata da una politica orientata allo sviluppo di modalità di propulsione alternativa per i mezzi più inquinanti, e a provvedimenti specifici in grado di sostenere l'incremento della quota di trasporto merci gestita con la modalità ferroviaria.

A tal proposito si anticipa l'interesse vitale del settore a vedere prorogata, per il triennio dal 2023 al 2025, la c.d. *Norma Merci*, introdotta dall'articolo 1 comma 294 della legge 23 dicembre 2014 e prorogata dall'Art. 1 comma 297 della legge 30 dicembre 2018 n. 145 per il triennio dal 2019 al 2022. La misura, già autorizzata dalla Commissione Europea fino al 2022 ha avuto, dalla sua introduzione, l'effetto di invertire la tendenza alla riduzione della quota modale ferroviaria del trasporto delle merci, e di consentirne l'incremento che si è attestato nell'ultimo anno ad una quota di circa il 13%, ancora distante dalla media europea del 20%. Infine la misura concorre al raggiungimento degli obiettivi climatici fissati dalla Commissione europea, introdotti nell'ordinamento nazionale con l'approvazione dell'Art. 1 comma 392 della Legge 30 Dicembre 2021 n. 234, e concorre anche al raggiungimento degli obiettivi di competitività sostenibile del sistema produttivo nazionale stabiliti dal PNRR, nonché agli obiettivi climatici fissati dall'Unione Europea per una progressiva riduzione delle emissioni di Co2 prevedendo, entro il 2030, la quota modale del trasporto ferroviario al 30% del mercato totale del trasporto merci.

## CHI SIAMO [www.fercargo.net](http://www.fercargo.net)

FerCargo è l'associazione nazionale di riferimento del settore ferroviario del trasporto delle merci. Nata nel 2009, ad oggi conta 19 Imprese Ferroviarie associate e un indotto di altre 4 associazioni collegate, ciascuna rappresentativa di settori collegati all'attività delle Imprese Ferroviarie, ovvero: FerCargo Manovra – FerCargo Rotabili – FerCargo Formazione – FerCargo Terminal.

Il Presidente  
Luigi Legnani

<sup>1</sup> Come da comunicato stampa del MIMS consultabile qui: <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/piano-generale-trasporti-e-logistica-avviati-dal-mims-i-lavori-per-la-sua> .