

FERMERC INCONTRA – 7 luglio 2026 alle 15:00

Norme e regole nel settore del trasporto ferroviario merci – Dialogo con i Decisori 2026

Ing. Aldo Maietta
*Responsabile Affari Regolatori, Antitrust, Programmi
di Contribuzione pubblica, FS Logistix*

OBIETTIVI DELL'INCONTRO

Confronto sui principali nodi normativi, regolatori e di sostegno al trasporto ferroviario merci.

PERCHÉ SIAMO QUI?

Rappresentare le **esigenze** del **settore** in una fase caratterizzata da **criticità operative**, **pressioni competitive** e forte **instabilità** del contesto logistico. Condividere con i decisori un quadro organico su incentivi, accesso alla rete, intermodalità e strumenti di sviluppo del comparto.

PERCHÉ IN QUESTA RAPPRESENTANZA?

L'obiettivo è fornire una posizione, espressa dagli operatori del trasporto ferroviario merci e dalla filiera logistica e intermodale, per formulare **proposte concrete** e verificare l'orientamento del Ministero, l'ente regolatore e il gestore dell'infrastruttura sui **principali interventi** ritenuti prioritari dal settore.

SCANSIONE QUALITATIVA DELL'INCONTRO

1 CONTESTO E PRIORITÀ

Richiameremo il quadro di mercato, gli impatti operativi e i principali fabbisogni del settore.

2 MISURE E CRITICITÀ

Analizzeremo gli strumenti di sostegno esistenti, evidenziandone limiti, urgenze e aspetti da aggiornare.

3 PROPOSTE OPERATIVE

Illustreremo richieste puntuali su incentivi, intermodalità, rete, accesso e tempistiche di attuazione.

4 CONFRONTO IST.

Solleciteremo un riscontro delle Istituzioni e del Gestore sulle priorità rappresentate e sugli orientamenti di intervento

INTRODUZIONE

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).



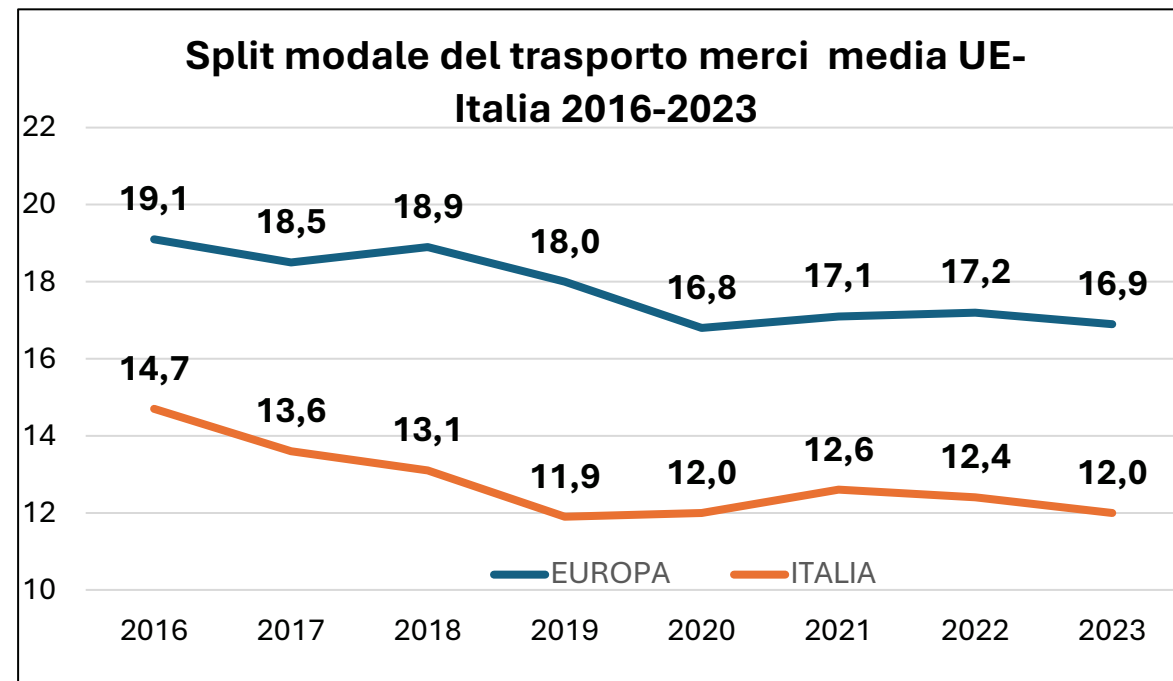
Obiettivi PNRR

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

Evoluzione quote modali

Andamento dal 2016 al 2023:

- Ferro Italia: **- 2,7pp;**
- Ferro Europa: **-2,2 pp.**



Fonte: Eurostat

SCENARIO LOGISTICO

Pressioni su rotte, costi e porti



TENSIONI GEOPOLITICHE

Le **tensioni geopolitiche** e tariffarie e lo **shock energetico** stanno incidendo su **rotte, costi e volumi** della logistica italiana.



RISCHI EFFETTO DAZI USA

55,6%

dell'export italiano verso gli USA è concentrato in quattro settori: **farmaceutica, meccanica, mezzi di trasporto e alimentare**.

I settori più esposti

Oli e grassi -33%, carne lavorata -25%, bevande -24,2%, autoveicoli -21,8%.



DATI DI CONTESTO

-83%

Transiti nello Stretto di Hormuz dopo lo scoppio del conflitto USA-IRAN

-47%

Transiti nel canale Suez I trim. 26 vs I trim. 23 (inizio conflitto Houthi)

-4,6%

container (TEU) movimentati nei porti italiani I trimestre 2026 vs 2025

-7%

volume traffico ferroviario nei porti italiani nel 2025 vs 2022

9,9%

incidenza media dei costi logistici sui ricavi delle imprese



PORTI ITALIANI

Il calo interessa diversi scali strategici.

Trieste -23,6%

Savona -14,1%

Genova -4,9%



AUMENTO DEL COSTO ENERGIA

+18,53 %

Aumento costo dell'energia (PUN)

Giugno 2025 111,78 €/MWh

Giugno 2026 132,50 €/MWh

Fonti: Il Sole 24 Ore, Fermerci, Fedespediti, Suez Canal Authority, RFI, Autorità di Sistema portuali, GME.

Informazione ad uso interno - Internal use information

CONTESTO EMERGENZIALE

Totale interruzioni di linea con impatto sul traffico merci

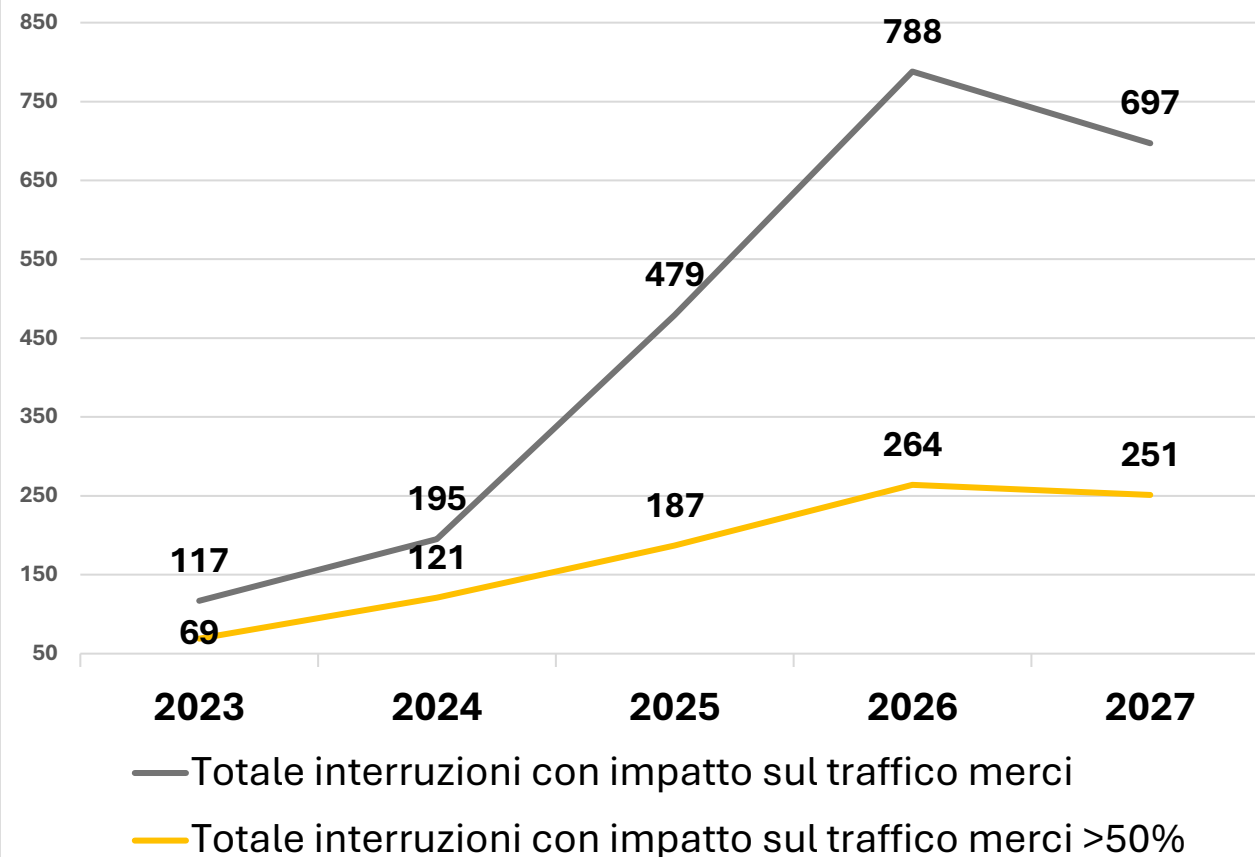
Nel 2026 **+304% vs 2024** di interruzioni programmate con impatto sul traffico merci

+87% di interruzioni con maggiore impatto (>50%) in termini di cancellazioni/deviazioni, che causeranno:

- **Extra-costi** per deviazioni (pedaggio, trazione elettrica, costo del personale, usura del materiale rotabile);
- **Minor fatturato** per soppressione dei servizi e ridotta capacità di caricamento.

Contesto aggravato da gravi perturbazioni al traffico internazionale (riapertura graduale del valico di Modane, interruzioni da lavori in Germania)

Totale interruzioni di linea con impatto sul traffico merci per l'orizzonte 2023-2027



VINCOLI TECNOLOGICI

I possibili vincoli alla circolazione in Svizzera e implementazione ERTMS a bordo

LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE IN SVIZZERA

A seguito dell'incidente del Gottardo del 2023, le autorità svizzere hanno evidenziato **non conformità strutturali su modelli di carri/sale montate** e hanno introdotto pesanti **limitazioni operative immediate sui carri in ingresso nel Paese**, tra cui:

- Aumento diametro minimo delle ruote consentito
- Ispezioni visive estese sull'intera circonferenza della ruota.
- Ispezioni pre-partenza obbligatorie per RU/IM su tutte le ruote a pattino.
- Ispezioni di servizio in base a limiti chilometrici.
- Maggiori oneri documentali

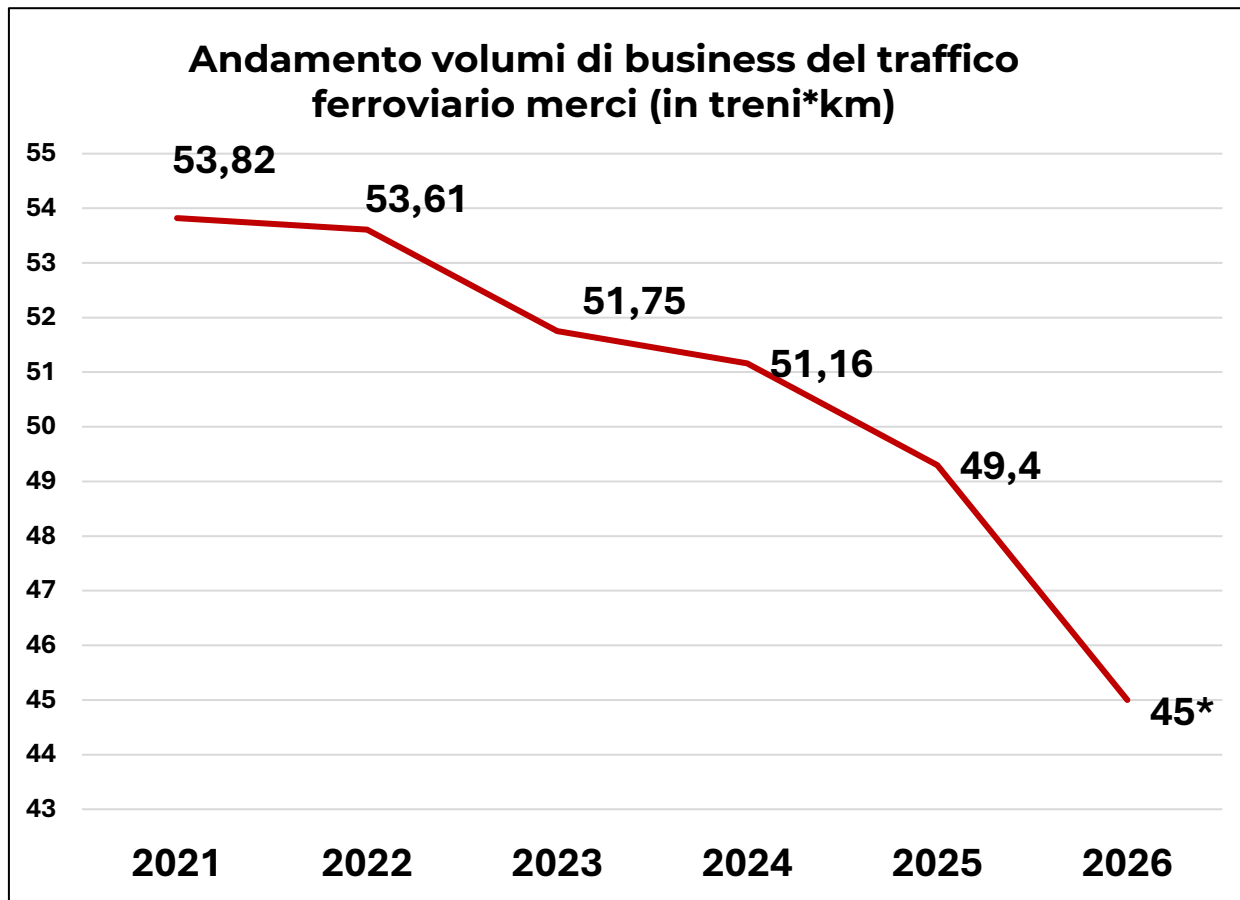
COSTI ADEGUAMENTO ERTMS

L'ERTMS costituisce un investimento di sistema, che a lungo termine avrà effetti positivi sulla capacità della rete, ma nel breve periodo genera **costi significativi per IF e detentori, senza un corrispondente ritorno immediato** né possibilità di ribaltamento sul mercato.



VOLUMI DI BUSINESS

Traffico ferroviario merci



Anni 2021-2025 : Fonte RFI.

*Anno 2026 : Stima

Riduzione dei volumi del traffico ferroviario merci (nonostante l'aumento delle percorrenze medie dei singoli servizi dovuti alle deviazioni per interruzioni della rete):

2025 vs 2021: -8%

2026 vs 2025 (gen-mag): -9% (stima)

Principali criticità



Interruzioni di rete per lavori di adeguamento infrastrutturale da PNRR.



Criticità e interruzione dei flussi di traffico ai valichi.



Tensioni geopolitiche internazionali e shock energetico, con impatto sul commercio internazionale.



Divario competitivo accresciuto con il trasporto *tutto strada*.

CONTESTO EMERGENZIALE:ESIGENZA DI UN'AZIONE CONGIUNTA

In questo contesto emergenziale, per **assicurare la permanenza in vita degli operatori**, è **indispensabile** un sistema di interventi congiunti e una azione stabilizzante da parte del decisore politico, delle Autorità di regolazione e del gestore dell'infrastruttura.

DECISORE POLITICO

Garantire indirizzo, coperture e misure straordinarie di sostegno.



SISTEMA DI INTERVENTI CONGIUNTI

Una risposta efficace richiede misure coordinate e un'azione stabilizzante dei principali attori istituzionali del sistema.



AUTORITÀ DI REGOLAZIONE

Assicurare regole sostenibili, prevedibili e coerenti con il mercato.



GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA

Contribuire a stabilità operativa, programmabilità e fruibilità della rete.

ASPETTI REGOLATORI LA DELIBERA ART 49/2026

GLI ACCORDI QUADRO (FRAMEWORK AGREEMENT) NELLA NORMATIVA COMUNITARIA

Q ATTUALE RIFERIMENTO NORMATIVO

Regolamento (UE) n. 545/2016 disciplina i Framework Agreement: durata massima ordinaria di 5 anni degli AQ, con possibile estensione fino a 10 anni.

LA NUOVA NORMATIVA: IL CAPACITY REGULATION N.1184/2026:

- 1) Entra in vigore **dall'orario 2030**.
- 2) Nel transitorio dal 2027 al 2030 **continuano a essere validi gli AQ già esistenti** con relative durate massime.
- 3) Pur riconoscendo l'esigenza di compatibilità tra la capacità dedicata agli AQ pluriennali e richieste di capacità annuali e di breve termine, **non esplicita vincoli percentuali**;
- 4) Necessità di coordinamento tra i GI in caso di AQ per i servizi transfrontalieri.

Q IN SINTESI

Non sostituisce gli AQ, li integra in un sistema di pianificazione della capacità.

Dal 2030 gli AQ saranno inseriti nel nuovo modello europeo di capacity management.

Q PROPOSTA

Coordinare entrata in vigore della Delibera 49 con le tempistiche del nuovo Regolamento europeo, al fine di **evitare un doppio adeguamento regolatorio**, preservando servizi, investimenti e impegni commerciali già assunti.

DELIBERA ART 49/2026

Introduzione alle nuove misure dell'Allegato A

L'Allegato A rivede la Delibera 70/2014 e disciplina l'intero ciclo di accesso alla capacità: principi, programmazione, conflitti, priorità e limiti assegnabili.

Misura 4 Programmazione della rete

Per il merci assegna la priorità ai servizi internazionali e ai nazionali nella fascia 22h-6h.

La priorità in fascia notturna è **difficilmente sfruttabile** in quanto interessata da numerose IPO.

Si chiede di distribuire le IPO **anche su altre fasce giornaliere** in modo da garantire la continuità dei traffici merci o, comunque, assicurare la regolarità dei servizi nella fascia notturna.

Misure 5-7 Conflitti e priorità

Disciplinano la gestione dei conflitti ricorrendo a tonn*km trainabili e coefficiente di soppressione.

Il criterio del **coefficiente di soppressione** è di **difficile applicazione**, vista la complessità di attribuire correttamente le cause di soppressione (soprattutto indotte) alle IFF.

Si chiede di valorizzare ulteriori criteri: **utilizzo più equilibrato della Rete.**

Misure 8-9

Limiti quantitativi

Soglie AQ: 20% per richiedente e 70% complessivo; annuale 30% per richiedente e 60% per segmento in caso di conflitti.

Le tratte del traffico merci presentano livelli di saturazione non omogenei: **soglie uniformi rischiano di comprimere capacità e continuità dei servizi, specie su tratte e fasce non critiche.**

DELIBERA ART 49

Riteniamo necessario:

- Assicurare un **quadro regolatorio chiaro e stabile** per gli investimenti delle IF a lungo termine
- **Evitare automatismi rigidi:** nel traffico merci soglie uniformi rischiano di comprimere capacità e continuità dei servizi, specie su tratte e fasce non critiche.
- Nella risoluzione dei conflitti, utilizzare criteri allineati alle caratteristiche del segmento merci, anche rivedendo la definizione del **coefficiente di soppressione**.
- Rendere effettive le priorità riconosciute al merci nella **fascia oraria notturna**, vista la concentrazione di numerose IPO.
- Coordinare l'entrata in vigore della Delibera con il nuovo **Capacity Regulation UE**, evitando un doppio adeguamento regolatorio.

IL GESTORE: EVOLUZIONE TARIFFARIA SERVIZI PMDA ED EXTRA PMDA

L'ABILITY TO PAY DEL SETTORE MERCI

Con delibera 165/2024 l'ART ha approvato il sistema tariffario RFI (PMDA ed Extra PMDA) 2025-2029: per il merci è stata riconosciuta **dal 2026 una riduzione della componente B**, coerente con la minore ability to pay, e un considerevole incremento di diverse prestazioni Extra PMDA.

EVIDENZE ECONOMICHE

La minor ability to pay per il settore merci è stata dimostrata da studi terzi (condotti da importanti realtà accademiche) che hanno rilevato, tra l'altro:

Incidenza costi per servizi IF merci

Ad es. manovra, scomposizione e pedaggio

40–60% del costo di produzione

Fragilità economica

36% IF in perdita nel 2020
>30% nel 2021

Nonostante le misure COVID.
Situazione **peggiorata** con PNRR

Scarsa redditività

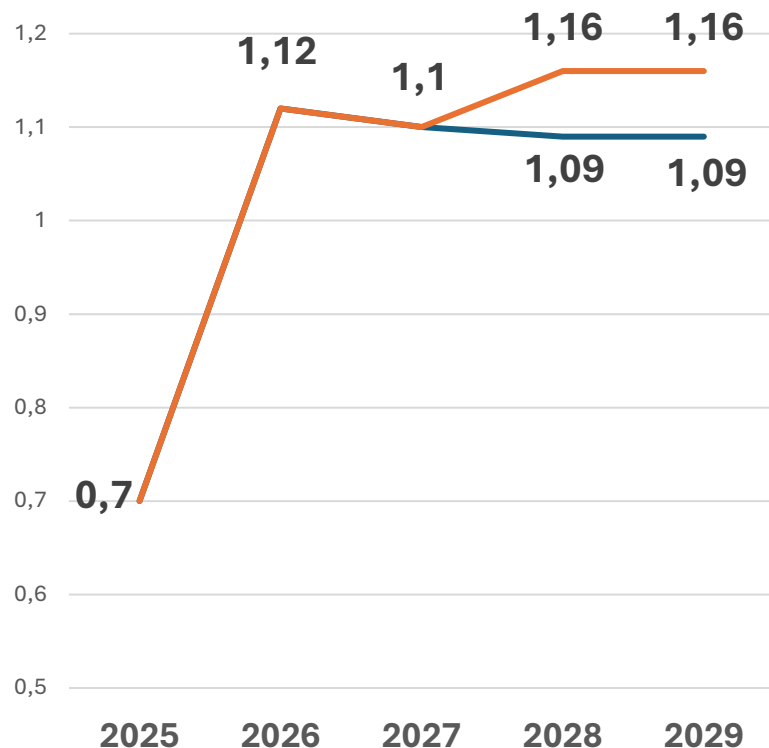
90% IF con ricavi medi inferiori a 66 mln/€ nel 2021

AGGIORNAMENTO ANNUALE 2026: AUMENTO DEL PMDA

Per effetto della diminuzione dei volumi del business merci, nell'aggiornamento annuale dei livelli tariffari di giugno '26, RFI ha previsto un **aumento** del pedaggio, tramite poste figurative, applicato a tutti i segmenti merci.

Evoluzione IMU Comp. A

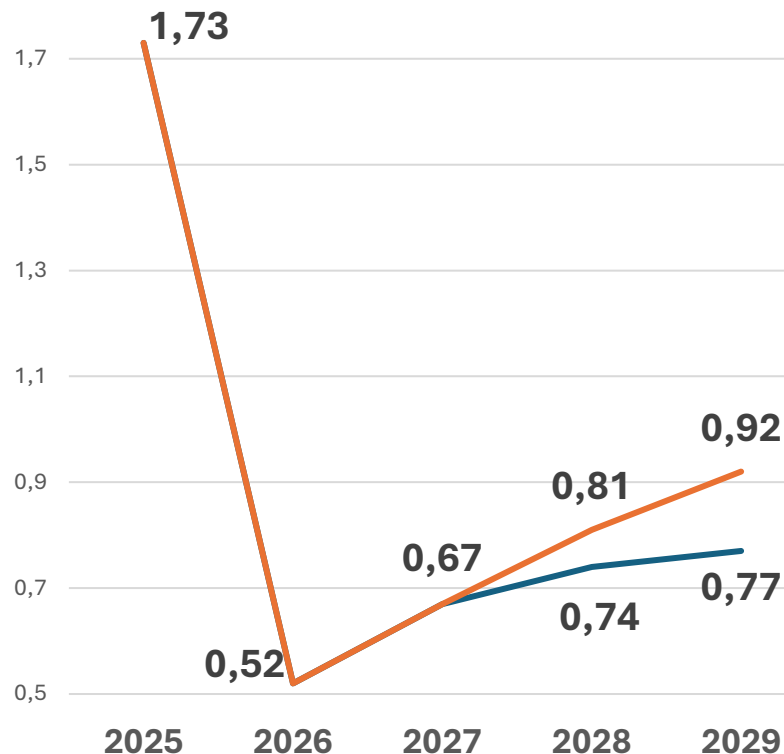
(in €/tr*km)



— Ante aggiornamento giu. 2026
— Post aggiornamento giu. 2026

Evoluzione IMU Comp. B

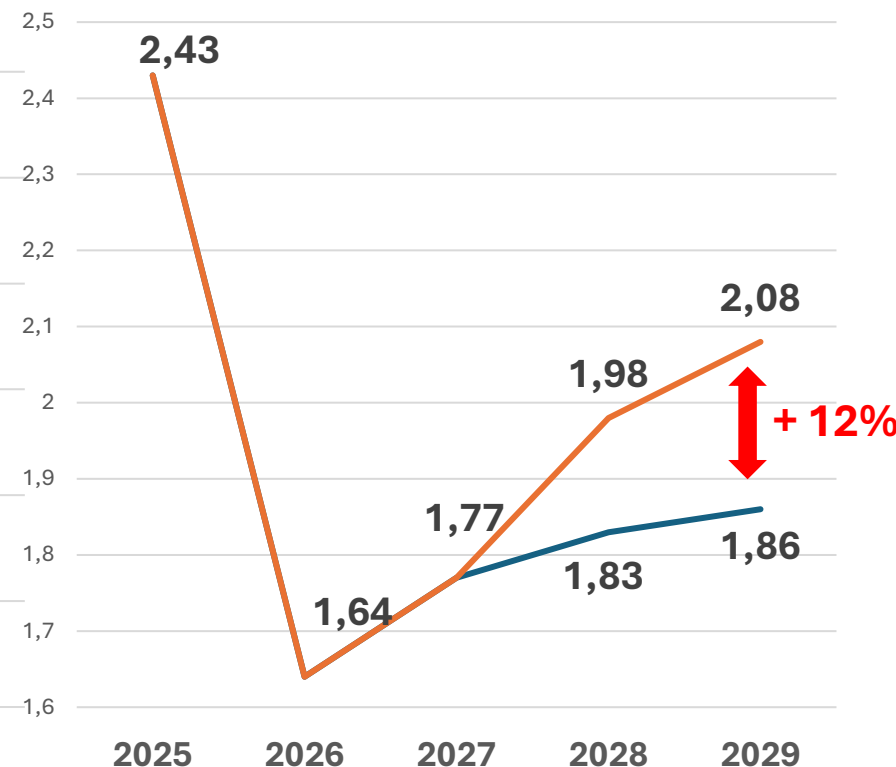
(in €/tr*km)



— Ante aggiornamento giu. 2026
— Post aggiornamento giu. 2026

Evoluzione IMU tot

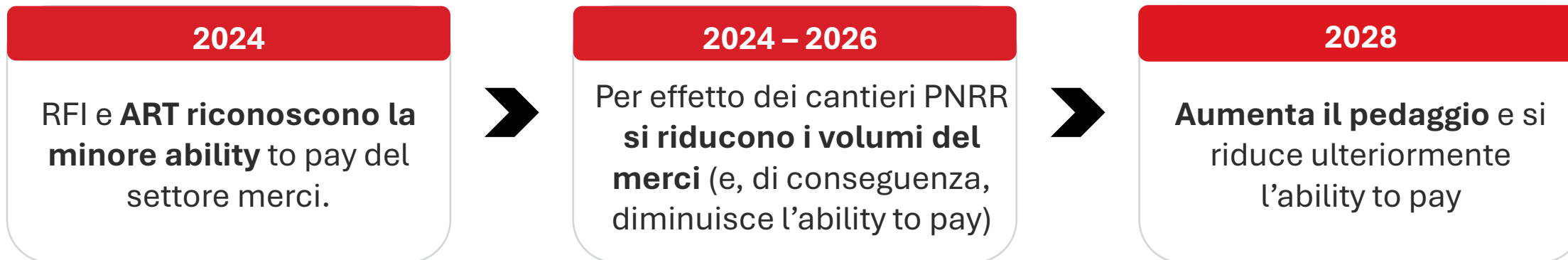
(in €/tr*km)



— Ante aggiornamento giu. 2026
— Post aggiornamento giu. 2026

DINAMICA PMDA: EFFETTO PARADOSSALE

La dinamica aggiornata del PMDA genera un **effetto paradossale**: la riduzione dei volumi peggiora la sostenibilità economica del comparto e, al contempo, genera un aumento della componente B.



IMPATTO STIMATO DELL'AUMENTO DEL PEDAGGIO DERIVANTE DALL'AGGIORNAMENTO DI GIUGNO 2026

+11 milioni di €

Per il comparto nel solo 2029

Dato stimato su un previsionale di 50 M di km per l'intero business merci

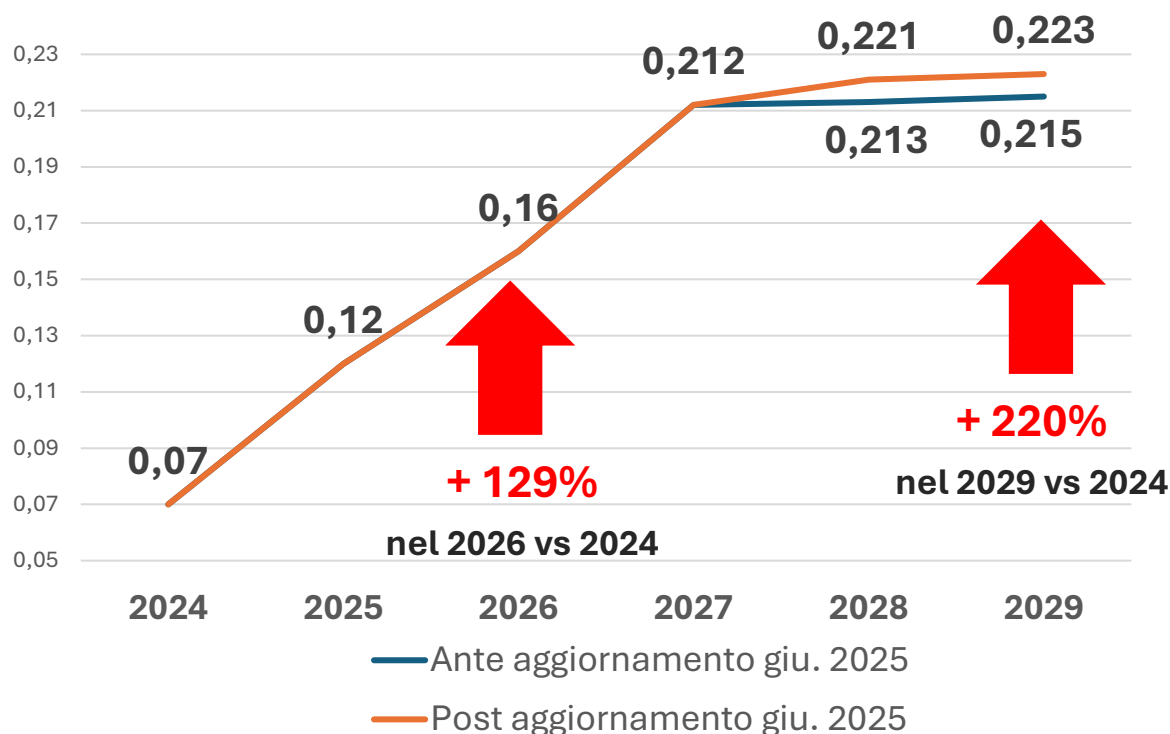
AGGIORNAMENTO ANNUALE 2026: AUMENTI EXTRA PMDA

Anche il **servizio di sosta** subisce ulteriori aumenti ai sensi dei più recenti aggiornamenti tariffari, per effetto della riduzione dei volumi.

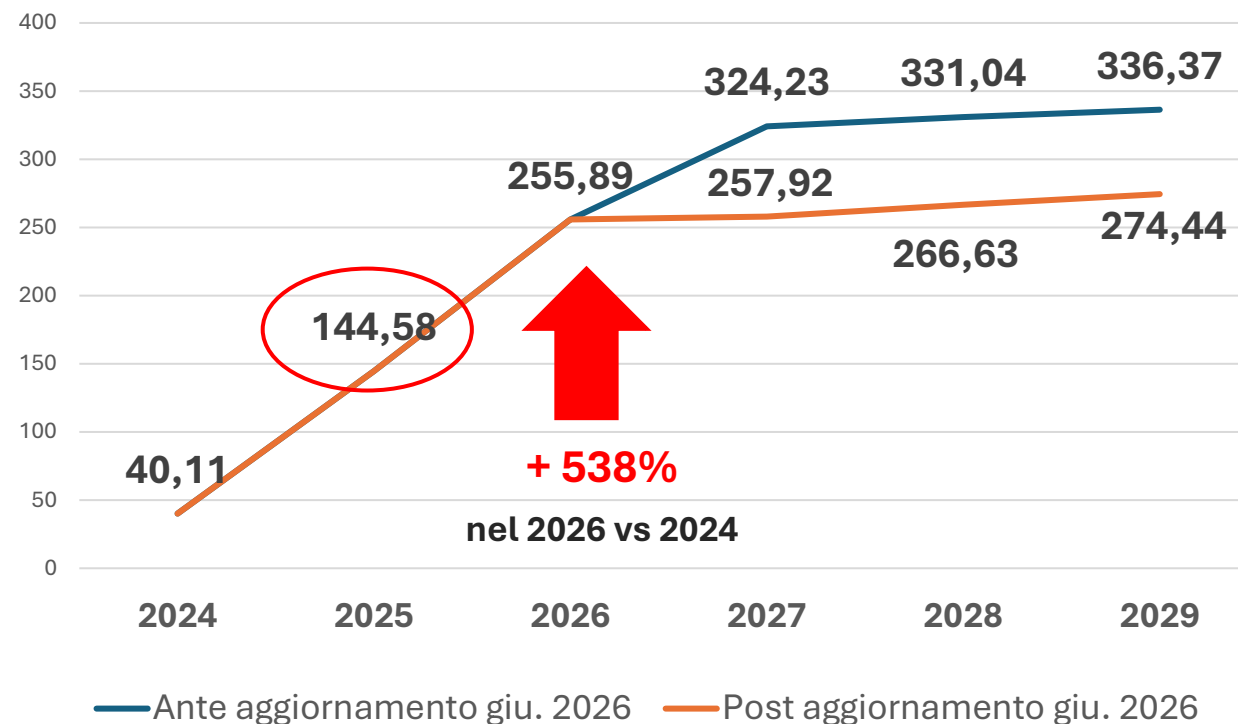
Solo il servizio **Accesso scali merci** viene rivisto a ribasso dagli aggiornamenti di giugno 2026 grazie alle misure adottate da RFI contro l'evasione tariffaria.

Nostra proposta: visto l'insostenibile incremento (+538%) nel 2026 e il nuovo metodo (in fase di affinamento) adottato dal Gestore per contabilizzare correttamente gli accessi, **si propone di ripristinare, a partire dal II semestre 2026, il canone tariffario vigente nel 2025, pari a 144,58 € per accesso.**

Evoluzione tariffaria servizio Sosta (in €/min)



Evoluzione tariffaria Accesso scali merci (in €)



SINTESI DELLE RICHIESTE

COSTO ACCESSO SCALI MERCI

- Prevedere, in via transitoria e nelle more dell'affinamento del calcolo effettivo degli accessi) un **ripristino del corrispettivo al livello del 2025** (144,58 €/accesso).

AUMENTO PMDA

- Specificare il **razionale** che ha determinato la rivisitazione delle tariffe PMDA a rialzo a partire dal 2028 (sia per la componente A che per la componente B).
- Si chiede il ripristino dei livelli della componente B, in linea con l'acclarata ability to pay

STAZIONAMENTO CARRI

- **Ampliare il reticolo degli impianti di stazionamento carri, assicurando copertura nazionale effettiva** e criteri chiari di assegnazione della capacità, soprattutto in caso di saturazione o richieste concorrenti.

TRASPORTO FERROVIARIO

STATO DELLE MISURE DI SOSTEGNO E PROSPETTIVE

NORMA MERCI

Centralità della misura e necessità di proroga

Q INQUADRAMENTO

La **Norma Merci** (art. 1 co. 294 L.190/2014 e ss mm.) rappresenta il principale strumento nazionale di sostegno al trasporto ferroviario delle merci.

€ DOTAZIONE FINANZIARIA E ORIZZONTE TEMPORALE

2023-2027

periodo di riferimento

100 mln/€ anno

dotazione iniziale
autorizzata

≈95 mln/€ anno

dotazione attuale dopo
tagli lineari

Normativa nazionale (DI n. 64/2023) e autorizzazione europea, prevedono una durata dell'incentivo fino al 2027.

⚠ PROPOSTE

1. Garantire la **prosecuzione** oltre il 2027, in linea con la nuova normativa UE su aiuti di Stato.
2. Ripristinare la dotazione originaria e incrementarla del 20% come consentito dal *Regolamento (CE) n. 794/2004 (120 milioni)*
3. Avviare un tavolo con le Regioni del Sud per integrare le risorse nazionali (modello Ferrobonus) e assicurare il **contributo “Sud” e “Traghetramento”**.

🇪🇺 NORMATIVA UE AIUTI DI STATO

Ecobonus: componente riconducibile agli aiuti per la riduzione dei costi esterni, esentata dalla notifica (**TBER**) entro il limite del **60% dei costi ammissibili**.

15,30 €/treno-km

costi esterni evitati

≈ 9,18 €/treno-km

intensità teorica massima

Sud e Sicilia: componente configurabile «come aiuto per utilizzo dell'infrastruttura», ricompresa nel framework della riduzione dei costi esterni

DECRETO ERTMS

Contributo e nuovo quadro europeo

La misura di cui al DI n. 272 del 30 agosto 2023 prevede, fino al 2027, l'erogazione di massimo 60 mila euro per ciascun dispositivo ERTMS di bordo installato su loco immatricolate prima del 21 novembre 2021.

Dotazione residua: 160 mln €

CRITICITÀ

2026



2027-2028

Scadenza
dell'attuale misura

Avvio degli interventi di adeguamento
dei veicoli merci (in linea con i tempi
effettivi di adeguamento a terra)

60.000 €

limite attuale per dispositivo

>200.000 €

costo reale per veicolo

2021

Anno di immatricolazione massimo loco eleggibili.

Le risorse rischiano di essere **assorbite dalle IF Pax**,
più avanti nel cronoprogramma di adeguamento.

PROPOSTE

1. Garantire la **prosecuzione della misura** oltre il 2026.
2. Ripristinare **dotazione originaria** (300 M€) e aumentare il limite max. contribuibile.
3. Estendere l'eleggibilità anche a loco acquistate dopo il 2021.



NORMATIVA UE AIUTI DI STATO

**fino al
90%**

Il TBER consente di sostenere gli investimenti di interoperabilità senza obbligo di notifica, inclusi ETCS/ERTMS, fino al 90% del costo di acquisto.

SINTESI DELLE RICHIESTE

NORMA MERCI

- **Prorogare la misura oltre il 2027.**
- Incrementare la dotazione fino a **120 milioni di euro annui** (anche in virtù dei previsti aumenti tariffari).
- Preservare, anche con il coinvolgimento delle regioni, le **componenti Sud e traghettamento Sicilia**.
- Prevedere l'**erogazione di un anticipo durante l'anno contribuito**.

DECRETO ERTMS

- **Prorogare e rifinanziare la misura oltre il 2026**, evitando che le risorse siano assorbite prevalentemente dal settore passeggeri.
- **Aggiornare il tetto massimo di contributo per dispositivo (oltre gli attuali 60k)**, oggi non più coerente con i costi reali di mercato.
- Estendere il perimetro dei veicoli ammissibili anche ai **veicoli immatricolati dopo novembre 2021**.

PORTI, LOGISTICA E INTERMODALITÀ

STATO DELLE MISURE DI SOSTEGNO E PROSPETTIVE

FERROBONUS 2023-2026

Dotazione complessiva nei vari anni

INQUADRAMENTO

Il Ferrobonus è uno strumento fondamentale per garantire competitività al trasporto ferroviario delle merci e sostenere il trasferimento modale.

€ INTENSITÀ

L'intensità è variata negli anni a seconda delle risorse disponibili e dei treno*chilometri rendicontati dal totale dei beneficiari (massimo €2,50 treno*km).

Integrazioni regionali: alcune Regioni hanno rafforzato con risorse proprie la dotazione nazionale per incentivare le percorrenze ferroviarie sul proprio territorio.

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	1,47	51
2024/2025	1,44	51
2025/2026	0,40*	14

*Stimato sulla base della disponibilità a bilancio

FERROBONUS

La richiesta del comparto: continuità e adeguatezza della misura

⚠️ ANNUALITÀ IN CORSO: AUMENTARE LA DOTAZIONE

La dotazione disponibile è circa **14 milioni di euro**, registrando una **contrazione** superiore al **70%** rispetto allo scorso anno.

≈14 mln €

dotazione disponibile

>70%

contrazione rispetto
allo scorso anno

≈0,40 €

contributo stimabile
per treno-km

⚠️ PROPOSTA: PROROGA DELLA MISURA AL 2027

Si chiede di ricorrere al regolamento vigente (ex art. 2 comma 4 DI 30 agosto 2023, n. 134):

*«[...] in caso di ulteriori stanziamenti statali a favore del trasporto ferroviario intermodale o trasbordato, la durata di concessione dei contributi di cui al **presente regolamento può proseguire oltre l'anno 2026**, fermo restando che il regime di aiuti complessivamente autorizzato dalla Commissione europea scade il 31 dicembre 2027. [...]».*



COMPATIBILITÀ CON NORMATIVA UE AIUTI DI STATO

L'incremento della dotazione sarebbe compatibile con il nuovo regolamento UE 2026/562 (**TBER**) che, per gli aiuti alla riduzione dei costi esterni prevede:

nuova soglia di esenzione della notifica: 60% del differenziale dei costi esterni = 9,18 €/treno-km (il 60% di 15,30 €/treno-km*).



COPERTURA FINANZIARIA

Ricorrere a proventi ETS ex art. 6, co. 6-bis del DL 20 2021/2026 per aumentare lo stanziamento.

*tale valore è riconosciuto come differenziale dei costi esterni dalla stessa Commissione europea, sulla base dell' *Handbook on the external costs of transport* e ai sensi dell'ultima decisione autorizzativa del Ferrobonus (SA.103856) – pag. 11, considerando 59

INCENTIVO ALLE MANOVRE PORTUALI

Attuazione e rilevanza della misura



QUADRO NORMATIVO

Introdotta dalla Legge di Bilancio 2025 (art. 1 commi da 509 a 511 e ss.mm.), la norma prevede contributi da parte delle **Autorità di Sistema Portuale (AdSP)**, in favore degli operatori dei servizi di manovra ferroviaria operanti nel proprio porto.



INCENTIVO DI FILIERA

Ribaltamento del contributo a favore del cliente che utilizza il servizio di manovra.



DOTAZIONE MASSIMA

500.000 €/anno da ciascuna AdSP.



LOGICA DEL CONTRIBUTO

Compensare limiti infrastrutturali: nessun porto consente di terminalizzare treni fino a 750 metri. Attività aggiuntive **penalizzano il ferro rispetto ad altre modalità.**



PROPOSTE

- 1. Adottare rapidamente il decreto attuativo per rendere la misura operativa e incentivare l'ampia adesione da parte delle AdSP.**
2. Valutare un **rafforzamento dello strumento**, oltre l'attuale limite di 500.000 € (con emendamento).
3. **Applicare anche ai terminal inland e agli interporti**, che svolgono un ruolo essenziale nella catena intermodale.



COMPATIBILITÀ CON NORMATIVA UE AIUTI DI STATO

La Decisione della Commissione europea (SA.120071) ha riconosciuto come **eleggibile l'intero costo della manovra.**

L'incremento del massimale potrebbe essere adottato in esenzione dall'obbligo di notifica ai sensi del TBER.

DECRETO INTERPORTI

Misura e perimetro dei beneficiari



LA PROPOSTA IN DISCUSSIONE

Il nuovo schema di finanziamento degli interporti, previsto dall'art. 6 della legge n. 177/2025 rappresenta un'opportunità per rafforzare la rete interportuale nazionale.

25 mln €

dotazione disponibile



ATTI PRESUPPOSTI DA ADOTTARE

1. Adottare rapidamente **il decreto istitutivo dell'elenco dei gestori**, procedendo in parallelo alla ricognizione degli interporti esistenti
2. Avviare i lavori per la predisposizione del **Piano Generale dell'Intermodalità** (previsto ex art. 2 L.177/2025), coinvolgendo tutti gli stakeholder.



PROPOSTE

1. Innalzare il numero di interporti riconosciuti fino al **massimo di 30** ammissibili dalla Legge
2. Includere tra le spese ammissibili il rinnovo e l'ammodernamento **dei mezzi di movimentazione** utilizzati nei terminal, come reachstacker, gru, locomotori
3. Includere interventi su terminal ferroviari e intermodali attigui agli interporti e funzionalmente integrati nel nodo interportuale.



NORMATIVA UE AIUTI DI STATO

È necessario assicurare da subito che la misura possa rapidamente essere attuata e rispetti i nuovi parametri del **TBER**.

SINTESI DELLE RICHIESTE

FERROBONUS

- **Garantire la prosecuzione della misura** oltre la **scadenza del 20 ottobre 2026**.
- **Incrementare la dotazione della misura** ricorrendo al nuovo quadro sugli aiuti di stato al settore e alle **risorse ETS** destinate al riequilibrio modale.

MANOVRE PORTUALI

- **Tempestiva adozione del decreto attuativo.**
- **Innalzamento del max. finanziamento ammesso** (oltre attuali 500k€).
- **Coordinamento della misura con la riforma portuale** in corso di discussione.
- **Estensione anche a terminal inland e interporti.**

DECRETO INTERPORTI

- Definire con certezza i **soggetti ammissibili**.
- Includere anche terminal ferroviari e intermodali funzionalmente integrati nei **nodi interportuali**.
- Rendere ammissibili i **mezzi di movimentazione**.
- Ampliare la platea degli interporti riconosciuti **fino al massimo di 30** consentiti dalla legge.

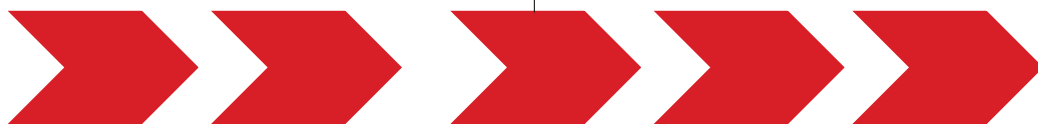
IL TIME TO MARKET DEI CONTRIBUTI

IL TIME TO MARKET DEGLI INCENTIVI

Necessità di armonizzare i tempi di erogazione con le esigenze del mercato

25 novembre Anno x+1: Obbligo di regolarizzazione pagamenti dell'anno x a RFI ex paragrafo 3.3.2.1.1 del PIR (per stipula contratto anno successivo)

**Norma Merci
Oggi**



Anno x: Effettuazione dei servizi

Dicembre Anno x+1:
Riconoscimento della Norma merci

Effetto

**Anticipo sconto
ai Clienti.
Scopertura di
cassa v/s
Gestore.**

Anno x: Effettuazione dei servizi

25 novembre anno x+1: Regolarizzazione pagamenti RFI con scomputo della Norma Merci e firma del nuovo contratto

**Norma Merci
in futuro**



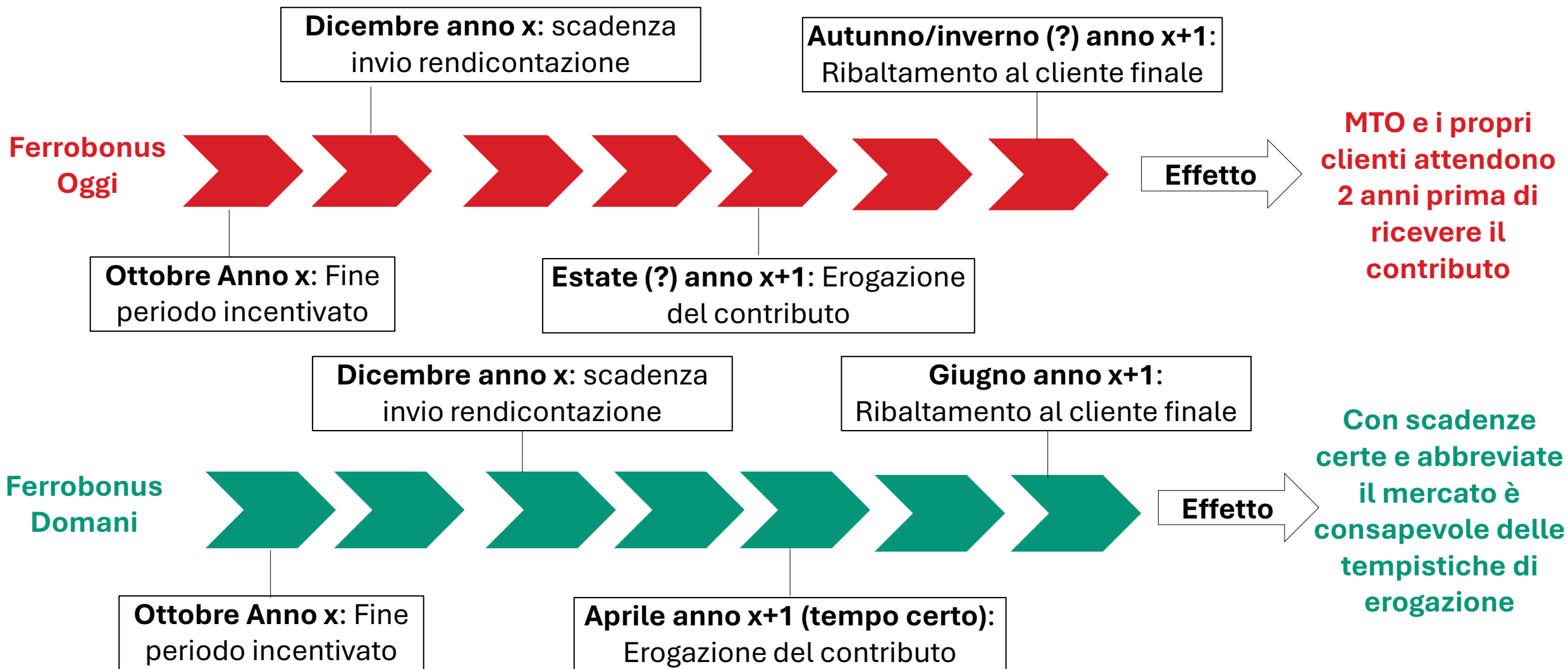
Ottobre/Novembre Anno x+1:
Riconoscimento della Norma merci

Effetto

**No scopertura di
cassa v/s
Gestore**

IL TIME TO MARKET DEGLI INCENTIVI

Necessità di armonizzare i tempi di erogazione con le esigenze del mercato



IL TIME TO MARKET DEGLI INCENTIVI

Necessità di armonizzare i tempi di erogazione con le esigenze del mercato

**LogIN
Business**



Aprile 2026: Fine
rendicontazione

Effetto

Tempi di erogazione previsti?

TIME TO MARKET

- Necessario **anticipare il riconoscimento della Norma Merci** entro fine ottobre/inizio novembre (in ogni caso non oltre il 25 novembre).
- Definire un **cronoprogramma certo per l'erogazione del Ferrobonus** (non eccessivamente dilatato nel tempo)
- Richiesta di chiarimento sui tempi di **erogazione del bando LogIN Business**.

IL GESTORE: RACCORDI PRIVATI ED ERTMS

FINANZIAMENTO DEI RACCORDI PRIVATI: AGGIORNAMENTO E PROSPETTIVE

Le nuove **DICC** (Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali) entrate in vigore a dicembre 2025 introducono alcune novità per favorire la realizzazione e la riattivazione dei raccordi industriali.

Q IL QUADRO INTRODOTTO DALLE NUOVE DICC

La principale novità è l'introduzione dell'art. 12-bis, che consente di richiedere la realizzazione di **una nuova Località di Servizio**.

In caso di esito positivo dell'analisi costi-benefici svolta da RFI, l'intervento può essere proposto per il finanziamento nell'ambito del CdP- I, con **copertura fino all'80% dei costi, fino al limite della proprietà del raccordato** (cancello). La quota residua del 20% resta a carico del richiedente.

⚠ ELEMENTI DA ATTENZIONARE

Il cofinanziamento RFI:

- 1) non copre **la parte interna alla proprietà privata** del raccordato e
- 2) rimane subordinato **all'effettiva disponibilità delle risorse** nel CdP successivo alla richiesta.

⚠ PROPOSTA

Cofinanziare (sul modello austriaco) **la realizzazione di tutto l'investimento** in virtù del maggior ricavo generato dal pedaggio.

Subordinare l'effettivo finanziamento a obiettivi di traffico annuali.

ERTMS

PIANO DI ADEGUAMENTO A TERRA

IL PIANO ERTMS OGGI

Il percorso di migrazione verso l'ERTMS nasce dall'esigenza europea di superare progressivamente i sistemi nazionali di segnalamento e garantire piena interoperabilità ferroviaria.

In Italia, il Piano ERTMS oggi traguarda il **completo attrezzaggio della rete core al 2033 e l'intera rete RFI al 2041.**

PROPOSTE

È necessario garantire il pieno coordinamento tra:

- 1) **Piano RFI di attrezzaggio ERTMS a terra e progressiva dismissione dell' SCMT;**
- 2) tempi tecnici di retrofit, certificazione e messa in esercizio dei veicoli;
- 3) periodo di disponibilità dei contributi MIT per l'adeguamento dei sottosistemi di bordo;
- 4) Scadenze temporali degli adeguamenti e deadline dei contributi europei CEF.

Se l'attrezzaggio dell'intera rete RFI è traguardato al 2041, i contributi MIT non possono esaurirsi nel 2026.

I contributi per i bordi rappresentano una cifra minima rispetto ai contributi per la terra, ma sono un elemento che permette di attivare gli enormi risparmi di spesa pubblica verso i GI.

SINTESI DELLE RICHIESTE

RACCORDI PRIVATI

- Chiediamo di valutare un ulteriore sviluppo del modello di cofinanziamento, che **includa anche la parte privata** e che sia collegato al traffico ferroviario generato dal nuovo raccordo.

ERTMS

- Necessità di **allineare il programma di dismissione SCMT a terra delle linee di interesse per il trasporto merci** alle tempistiche dei finanziamenti dei bordi ERTMS da parte di MIT e CEF.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE