

**Tavolo:** Servizi Mobilità/Merci

**Tema:** Sostegno al trasporto ferroviario

**Titolo proposta:**

RIMODULAZIONE DEL SISTEMA DI INCENTIVI CONNESSI ALLA REALE CONDIZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DELL'ULTIMO MIGLIO DEL SISTEMA DI TRASPORTO MERCI

**Breve contestualizzazione**

Dal 2016 si è registrata una presa di posizione da parte delle istituzioni nella direzione concreta di provare a ridurre il gap di competitività indubbiamente presente in Italia tra le varie modalità di trasporto.

In particolare con la Norma Merci 2016-2017 si intende compensare parzialmente il gap nei costi di produzione del servizio ferroviario rispetto a modalità più inquinanti in una zona economicamente depressa come il Sud Italia, caratterizzata da un lato da collegamenti più rarefatti e sbilanciati e per questo più costosi e dall'altro plafonati sul mercato dai prezzi del competitor su gomma, storicamente oggetto di maggiori "attenzioni" da parte dei decision maker istituzionali in materia di Politica dei Trasporti.

Con il ferrobonus, invece, si vuole incentivare il proprietario della merce a scegliere la modalità ferroviaria (anziché la modalità su gomma) in tutti i casi (intermodale o "trasbordato") in cui sono disponibili entrambe le alternative.

In tale contesto il tavolo del Panel degli Stakeholder 2016 ha chiesto in prima battuta la possibilità che, nel processo di raggiungimento in Italia degli standard infrastrutturali previsti dall'Unione Europea, Ferrovie dello Stato Italiane si faccia carico di sostenere la finalizzazione degli incentivi statali alla progressiva realizzazione delle infrastrutture e al corrispondente incremento dei benefici in termini di tutela dell'ambiente.

In concreto si tratta di ottenere dallo Stato (a favore di tutte le Imprese Ferroviarie) incentivi ulteriori collegati al tema specifico delle insufficienze e inefficienze infrastrutturali legate all'ultimo miglio ferroviario che, come noto, oltre che comportare una penalizzazione dell'ambiente, sono tra l'altro fonte di notevoli sovra-costi che riducono la competitività e i tempi di rese del servizio ferroviario (si pensi ai tempi e ai costi di attraversamento dei porti italiani, in relazione alle tariffe elevate e fuori mercato della terminalizzazione portuale).

### **Formulazione riposta negativa**

Il tema è noto a tutti gli stakeholder del sistema ferroviario ed è oggi in discussione a livello istituzionale, attraverso una serie di Gruppi di Lavoro istituiti dalla Struttura Tecnica di Missione del MIT su temi tecnici, economici e normativi.

Alla luce di ciò si ritiene non condivisibile la richiesta di aprire un nuovo fronte di azione che dovrebbe vedere il Gruppo FSI promotore di una ulteriore iniziativa in tal senso, senza attendere gli esiti dei lavori dei citati Gruppi di Lavoro.