



Contributo di Associazione Fermerci

Atto Governo n. 161/2024

MODIFICA DELLA DIRETTIVA 2003/87/CE CHE ISTITUISCE UN SISTEMA PER LO SCAMBIO DI QUOTE DI EMISSIONI DEI GAS A EFFETTO SERRA (ETS) NELL'UNIONE EUROPEA

INDICE

1. Chi Siamo	2
2. Il contributo del trasporto ferroviario merci al processo di decarbonizzazione e abbattimento delle emissioni	2
2.1 Comparazioni sulla sostenibilità del trasporto ferroviario merci	3
a. Risparmio in termini di emissioni CO2 tra la modalità ferroviaria e l'autotrasporto ...	3
b. Risparmio emissioni CO2 per singolo UTI Trasportato in termini di tonnellate (Carico medio e Pieno Carico)	3
c. Risparmio emissioni CO2 treno 30 UTI in termini di tonnellate (Carico medio e Pieno Carico)	3
d. Risparmio energetico	4
3. La situazione del trasporto ferroviario merci in italia	4
4. L'importanza delle politiche di incentivazione a sostegno dello shift modale gomma/ferro	5
5. Conclusioni e proposte di Associazione Fermerci	6

FONTE DATI

*Conto Nazionale Trasporti
Ecotransit software
Impresa Ferroviaria GTS Rail
Rapporto Annuale Fermerci 2024
Rete Ferroviaria Italiana
Società Ricerca sul Sistema Energetico – RSE s.p.a.*

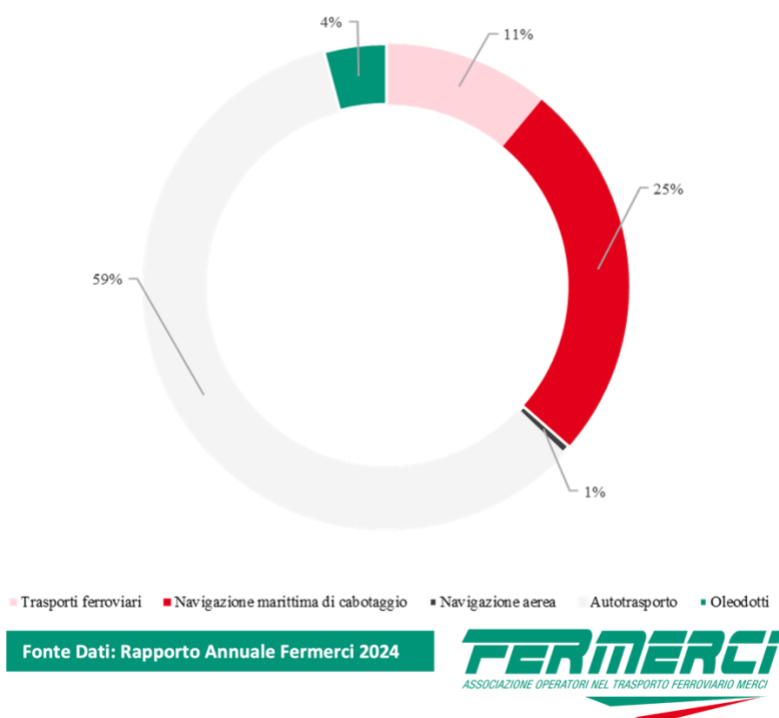
1. Chi Siamo

Fermerci è l'Associazione di categoria che rappresenta gli Operatori nel trasporto ferroviario delle merci in Italia: imprese ferroviarie, terminal ferroviari, operatori multimodali, operatori di manovra ferroviaria, detentori di carri e delle relative officine, costruttori e detentori di veicoli ferroviari, centri di formazione del personale nel settore ferroviario (www.fermerci.it).

2. Il contributo del trasporto ferroviario merci al processo di decarbonizzazione e abbattimento delle emissioni

Gli sfidanti obiettivi della transizione ambientale richiedono per il settore della mobilità un significativo sforzo al fine di individuare nuove soluzioni in grado di conciliare le esigenze di trasporto e le forti implicazioni connesse al tessuto produttivo e sociale con gli obiettivi di sostenibilità.

Questo vale in particolare per il settore del trasporto delle merci che in Italia, secondo i più recenti dati riportati dal *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti*, riporta un quadro ampiamente caratterizzato dal ricorso al trasporto su gomma (59%) e, per la restante parte, dalla navigazione marittima di cabotaggio (25%) e dal trasporto ferroviario, detentore di una quota pari all'11% del totale nazionale.



Ne deriva, quindi, che fra le fonti energetiche di approvvigionamento, **l'utilizzo di prodotti petroliferi costituisca la quota preponderante: più del 95% dei mezzi pesanti è alimentato da diesel e la maggior parte delle navi è alimentata a olio combustibile.**

Il trasporto ferroviario merci raramente ricorre all'utilizzo di combustibili in quanto l'infrastruttura ferroviaria nazionale è quasi interamente elettrificata (12.140 km di rete elettrificata, equivalenti al 73% del totale) ed il processo di elettrificazione, come previsto dalla proposta del PNIEC al 2030, ha un impatto ambientale positivo.

Il trasporto ferroviario merci, pertanto, non rientra tra i settori destinatari delle Direttive Europee in materia di *Emission Trading System* perché contribuisce in modo sostanziale al processo di riduzione delle emissioni, e favorisce il raggiungimento degli obiettivi fissati dal c.d. pacchetto *Fit For 55*, come si evince dalle seguenti comparazioni.

2.1 Comparazioni sulla sostenibilità del trasporto ferroviario merci

a. Risparmio in termini di emissioni CO2 tra la modalità ferroviaria e l'autotrasporto¹

- Emissioni treno: 13 gCO2/tonnellata*km
- Emissioni camion (prendendo come riferimento un autocarro di classe Euro6): 73 gCO2/tonnellata*km

Attraverso il software Ecotransit² è stato calcolato un **risparmio di emissioni tra la modalità ferroviaria e l'autotrasporto pari a 60 gCO2/tonnellata*km.**

b. Risparmio emissioni CO2 per singolo UTI Trasportato in termini di tonnellate (Carico medio e Pieno Carico)³

RISPARMIO EMISSIONI CO2 PER SINGOLO UTI TRASPORTATO	
Carico medio	
Origine	Bari
Destino	Milano
Km percorsi su strada	980
Km percorsi su linea ferroviaria	786
Totale emissioni di CO2 prodotte con trasporto su gomma (T)	4674
Totale emissioni di CO2 prodotte con trasporto su rotaia (T)	636
Totale emissioni di CO2 evitate (T)	- 4.038

RISPARMIO EMISSIONI CO2 PER SINGOLO UTI TRASPORTATO	
Pieno carico	
Origine	Bari
Destino	Milano
Km percorsi su strada	980
Km percorsi su linea ferroviaria	786
Totale emissioni di CO2 prodotte con trasporto su gomma (T)	3.282
Totale emissioni di CO2 prodotte con trasporto su rotaia (T)	636
Totale emissioni di CO2 evitate (T)	- 2.646

c. Risparmio emissioni CO2 treno 30 UTI in termini di tonnellate (Carico medio e Pieno Carico)⁴

RISPARMIO EMISSIONI CO2 TRENO 30 UTI	
Carico medio	
Origine	Bari
Destino	Milano
Km percorsi su strada	980
Km percorsi su linea ferroviaria	786
Totale emissioni di CO2 prodotte con trasporto su gomma (T)	140.237
Totale emissioni di CO2 prodotte con trasporto su rotaia (T)	19.095
Totale emissioni di CO2 evitate (T)	- 121.412

RISPARMIO EMISSIONI CO2 TRENO 30 UTI	
Pieno Carico	
Origine	Bari
Destino	Milano
Km percorsi su strada	980
Km percorsi su linea ferroviaria	786
Totale emissioni di CO2 prodotte con trasporto su gomma (T)	98.452
Totale emissioni di CO2 prodotte con trasporto su rotaia (T)	19.095
Totale emissioni di CO2 evitate (T)	- 79.352

¹ Fonte dati Società Ricerca sul Sistema Energetico – RSE s.p.a.

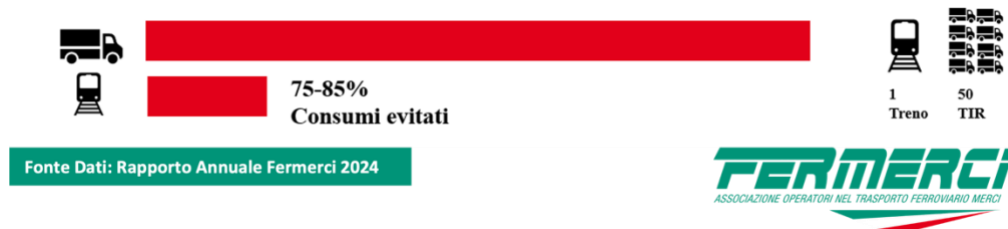
² Ecotransit software - <https://www.ecotransit.org/en/emissioncalculator>

³ Fonte dati Impresa Ferroviaria GTS Rail

⁴ Fonte dati Impresa Ferroviaria GTS Rail

d. Risparmio energetico

Il trasporto ferroviario merci, inoltre, contribuisce anche ad un importante risparmio energetico. A riguardo, considerando una capacità di trasporto del treno pari mediamente a 700 tonnellate e quella dei veicoli pesanti pari mediamente a 14 tonnellate si può stimare che ogni treno sostituisca il trasporto di circa 50 mezzi pesanti sulle strade a lunga percorrenza.

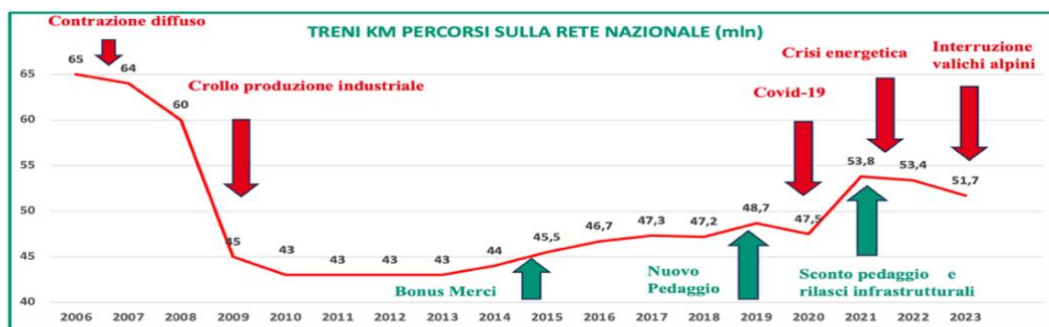


Dal punto di vista energetico, pertanto, lo spostamento della merce sul treno permette di ottenere circa l'80% di consumi evitati rispetto agli equivalenti 50 mezzi pesanti e l'utilizzo del vettore elettrico in sostituzione dei combustibili fossili.

3. La situazione del trasporto ferroviario merci in Italia.

La rete ferroviaria italiana si estende per un totale di 16.718 Km, a livello europeo l'Italia detiene la quarta rete ferroviaria più estesa e la terza in termini di densità.

Nel 2023, però, le interruzioni ferroviarie hanno comportato una riduzione del 50% della capacità ferroviaria del trasporto merci, ed il comparto ha registrato una perdita complessiva del - 3,2% rispetto all'anno precedente, corrispondente ad una perdita di circa 1,7 milioni di treni/Km, come si evince dal grafico seguente:



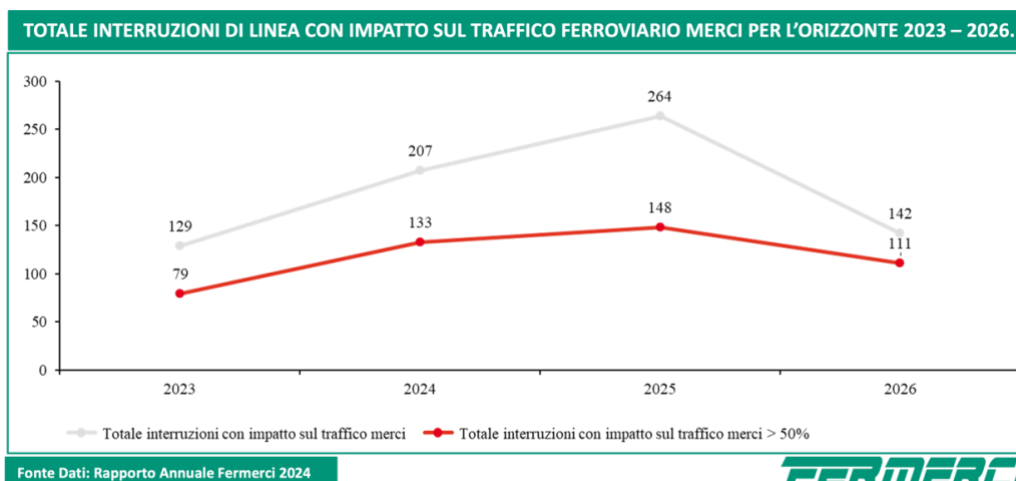
Fonte dati: RFI

Fino al 2026 le interruzioni ferroviarie comporteranno riduzioni fino al 60% della capacità ferroviaria del trasporto merci, con prospettive di perdita dei volumi superiori rispetto al 2023.

La Misura 3 del PNRR, infatti, destina ingenti risorse all'ammodernamento e al potenziamento della rete ferroviaria nazionale con l'obiettivo di potenziare il trasporto merci ferroviario e intermodale.

Gli interventi sulla rete ferroviaria, fondamentali, determinano fino al termine dei lavori interruzioni ferroviarie di linea e di binario che comportano una limitazione nell'utilizzo delle tracce ferroviarie.

Le interruzioni, prevalentemente notturne, impattano soprattutto sull'operatività delle imprese ferroviarie del trasporto merci perchè danno origine a modifiche, deviazioni e cancellazione delle percorrenze ferroviarie che comportano maggiori oneri a carico degli operatori ferroviari e perdita di competitività del trasporto ferroviario merci.



4. L'importanza delle politiche di incentivazione a sostegno dello shift modale gomma/ferro

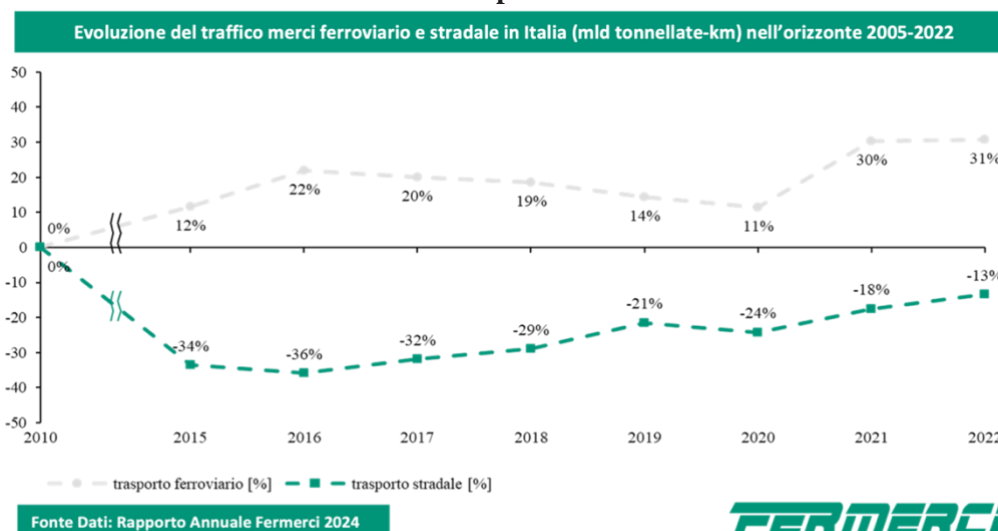
Lo spostamento delle merci dalla strada alla ferrovia, c.d. **shift modale**, rappresenta una **soluzione fondamentale per la decarbonizzazione e l'abbattimento delle emissioni**, e può essere perseguita agendo su diversi fattori:

- il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e intermodali;
- potenziare le politiche di incentivazione a sostegno dello shift modale, in particolare il ferrobonus, la norma merci e l'istituzione di un contributo per la manovra ferroviaria.

Le politiche di incentivazione a sostegno dell'intermodalità e delle modalità di trasporto meno impattanti svolgono da diversi anni un **ruolo cruciale nel sostenere e promuovere la transizione verso il trasporto ferroviario delle merci**, contrastando la predominanza del settore stradale.

In questo contesto, gli strumenti incentivanti "Ferrobonus" e "norma merci", entrambi riconosciuti come aiuto di Stato dalla Commissione Europea, si sono rivelati un pilastro fondamentale e hanno contribuito significativamente al potenziamento del settore ferroviario italiano, promuovendo la riduzione delle emissioni inquinanti e incentivando modalità di trasporto più sostenibili.

Confrontando l'incremento/decremento percentuale della movimentazione di merci nelle due modalità di trasporto terrestre, emerge una marcata divergenza nelle dinamiche di crescita/decrecita del traffico tra le due modalità. **Da questo si evince che le politiche di incentivazione al trasporto ferroviario merci, benchè inferiori rispetto a quelle dell'autrasporto, sono state utilizzate al meglio e hanno consentito una tenuta del comparto.**



5. Conclusioni e proposte di Associazione Fermerci

La direttiva 2003/87/CE *European Union Emissions Trading System*, c.d. **EU ETS**, ha fissato un tetto massimo complessivo alle emissioni consentite sul territorio europeo in determinati settori industriali, cui corrisponde un equivalente numero di "quote" che possono essere acquistate/vendute su un apposito mercato. Gli operatori attivi nei settori individuati sono dunque tenuti a "compensare" su base annuale le proprie emissioni effettive con un corrispondente quantitativo di quote. Queste ultime, possono essere vendute anche attraverso aste pubbliche alle quali partecipano soggetti accreditati.

Il pacchetto normativo, cosiddetto *Fit for 55*, incrementa dal 43% al 62% la percentuale di emissioni da ridurre entro il 2030, rispetto ai livelli del 2005. Di conseguenza, la Direttiva 2023/959, oggetto dell'A.G. 161, amplia l'EU ETS a nuovi settori industriali e individua un nuovo e distinto sistema ETS (c.d. ETS 2) che si applicherà, a decorrere dal 1° gennaio 2025, ai "*combustibili utilizzati per la combustione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori*".

Le proposte di Associazione Fermerci

Anche le recenti modifiche proposte in materia di *Emissions Trading System* non includono il trasporto ferroviario merci tra i settori destinatari del provvedimento.

L'Art. 10 della Direttiva 2003/87/CE, inoltre, prevede che i proventi delle aste siano destinati ad una serie di finalità, tra le quali: "*investire in e accelerare il passaggio a forme di trasporto che contribuiscano in modo significativo alla decarbonizzazione del settore, compresi lo sviluppo del trasporto ferroviario di passeggeri e merci*".

Considerato, pertanto, che il trasporto ferroviario merci contribuisce in modo sostanziale al processo di riduzione delle emissioni, favorendo il raggiungimento degli obiettivi fissati dal c.d. pacchetto *Fit For 55*, Associazione Fermerci propone:

1. di assegnare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) una parte rilevante dei proventi derivanti dalla vendita di quote attraverso le aste;
2. che questi proventi vengano investiti per incrementare le principali misure di incentivazione al trasporto ferroviario delle merci, ferrobonus e norma merci, al fine di aumentare la quota di shift modale dalla gomma al ferro.

Associazione Fermerci, inoltre, ritiene che in questa fase di crisi del comparto determinata dall'attuazione dei lavori PNRR, l'incremento delle misure Ferrobonus e Norma Merci consentirebbe di sostenere anche la competitività del trasporto ferroviario merci, con possibilità di contenere la perdita di volumi attesa dagli Operatori.

Un trasferimento inverso dei volumi, dalla rotaia alla strada, avrebbe infatti un impatto estremamente negativo in termini di sostenibilità ambientale e raggiungimento degli obiettivi comunitari.