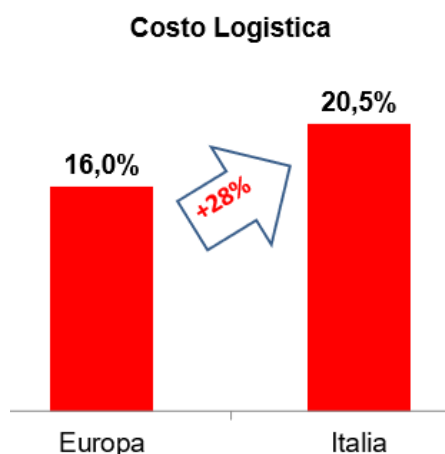


Determinazione criteri regolatori per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali

Molti porti presentano già elevate quote di trasporto di merci su ferro. Esaminando i porti che movimentano i maggiori flussi in termini assoluti, si riscontra un'elevata quota di trasporto ferroviario a conferma della competitività di quest'ultimo per movimentare grandi quantità di merce su tratte medio-lunghe. La migliore casistica si trova in Germania (Brema e Amburgo, che possono gestire circa a 250 treni al giorno), nel delta del Reno-Schelda (Rotterdam, Anversa e Zeebrugge), e in altri porti (Capodistria in Slovenia, Danzica e Gdynia in Polonia, Trieste e La Spezia in Italia, Felixstowe e Southampton nel Regno Unito).

Nei porti con volumi di traffico minore, la flessibilità e i minori costi dell'autotrasporto rendono il trasporto su gomma ancora la modalità dominante, con effetti negativi sulla catena logistica, che in Italia sconta un costo più elevato del 28% rispetto alla media UE, dove l'intermodalità è nettamente maggiore.



Fonte: TRA consulting su dati AT Kearney

La regolazione economica può contribuire a correggere questo squilibrio, incentivando gli investimenti sulle infrastrutture ferroviarie portuali e premiando la produttività del trasporto su ferro.

I porti sono determinanti per raggiungere gli obiettivi europei di shift modale secondo i quali il 30% del trasporto di merci su strada per più di 300 km dovrebbe andare su ferrovia entro il 2030, e più del 50% entro il 2050.

I punti da 2 a 5 della call for input possono contribuire a concretizzare una strategia del ferro in ambito portuale, in particolare prevedendo incentivi allo shift modale nelle seguenti fasi:

- Nella fase di individuazione del concessionario tramite specifici criteri di selezione delle domande, assegnando un punteggio ad obiettivi e/o investimenti per il riequilibrio modale;
- Nella fase di determinazione dei canoni concessori, legando la parte variabile del canone a parametri di performance quali l'incremento della modalità ferroviaria;

- Nella determinazione della durata della concessione oppure del trattamento di fine concessione è possibile prevedere estensioni temporali o criteri di calcolo dell'indennizzo a favore del concessionario per il raggiungimento di predeterminati target di massimizzazione della quota modale ferroviaria.

La durata delle concessioni ed il livello dei canoni dovrebbero tenere conto dei maggiori tempi di ammortamento degli investimenti sulle infrastrutture ferroviarie e sui rotabili previsti nei programmi di attività.

I criteri sulla base dei quali vengono calcolati i canoni o le tasse portuali dovrebbero favorire progressivamente il trasporto ferroviario che necessita di binari lunghi 750 m ed è molto pesante. Ad esempio il canone al mq di un raccordo ferroviario dovrebbe essere più basso di quello del piazzale destinato alla sosta dei TIR. In generale sarebbe preferibile evitare criteri contraddittori, come utilizzare parametri che possano premiare contemporaneamente l'incremento del traffico ferroviario e su gomma, perché si annullerebbero a vicenda.

La mera previsione normativa¹ che concede la possibilità alle AdSP di riconoscere una progressiva diminuzione dei canoni di concessione in funzione del raggiungimento di specifici obiettivi di traffico ferroviario ha dimostrato di essere inefficace senza adeguate risorse o specifici obblighi. Sarebbe possibile, ad esempio, prevedere forme di sussidi incrociati destinando ai suddetti sistemi di incentivazione del trasporto su ferro una quota dei ricavi derivanti dai traffici che utilizzano solo il trasporto su gomma.

*L'Associazione **Fermerci** rappresenta gli operatori nel trasporto ferroviario delle merci in Italia. La compongono: Almaviva, Alstom, Athena, Bcube, Centro Formazione Ferroviaria, GTS Rail, Fer Consulting, Ferrotramviaria, ForFer, Hupac, Inrail, Interporto Padova, Kombiverkehr, Logtainer, Logyca UMF, Lugo Terminal, Medlog Italia, Medway Italia, Mercitalia Logistics, Rail Academy, Rail Cargo Carrier Italy, Rail Traction Company, SerForm, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, Wascosa AG Italian Branch*

¹ Art. 47, comma 11-quater, del DL n. 50/2017 reiterata limitando l'uso dell'avanzo di amministrazione delle AdSP con l'art. 13-bis della DL n. 21/2022.