

## **Forum Mercintreno 22**

**“Le MercInTreno e le future sfide: Attuazione del PNRR, crisi energetica, trasporto intermodale ed innovazione tecnologica”**

### **INDIRIZZO DI SALUTO DEL PRESIDENTE DELL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI, NICOLA ZACCHEO**

Buongiorno a tutti,

desidero ringraziare “MercInTreno” per l’invito a questo incontro, giunto alla sua 14<sup>a</sup> edizione, ormai forum di riferimento per il confronto tra le istituzioni e il mondo dei trasporti ferroviari delle merci e della logistica.

Ringrazio altresì il Presidente Treu per l’ospitalità in questa prestigiosa sede (mi rammarico di non poter essere presente).

Le iniziative strategiche avviate dall’Unione europea già a dicembre 2019 con il “Green Deal europeo”, finalizzate a traghettare l’Europa verso l’obiettivo dell’impatto climatico zero entro il 2050, pongono ardute sfide al sistema italiano del trasporto merci su rotaia.

Tra gli obiettivi indicati dalla Commissione Europea è richiesto che una parte sostanziale del 75% dei trasporti interni di merci, che oggi avviene su strada, sia trasferita alle ferrovie e alle vie navigabili interne.

Questo ha portato a identificare come *target*, nella “Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente”, un aumento del traffico merci su rotaia, rispetto al 2015, del 50% entro il 2030, ed un raddoppio entro il 2050.

Purtroppo, come ben noto, l’Italia è ancora molto lontana da questo obiettivo.

Analizzando i dati del [Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti](#), nel 2019 sono state trasportate merci per oltre 580 miliardi di tonnellate per chilometro: l’88% ha viaggiato su strada, il 9% via mare e solamente il 3% su ferrovia. La percentuale preponderante di trasporto su strada (90%) avviene su tragitti inferiori ai 300 chilometri, distanza per la quale il trasporto ferroviario è difficilmente competitivo.

Relativamente ai traffici con i paesi esteri, sottolineo che nel 2021 il grado di internazionalizzazione dell'economia italiana ha raggiunto il 63%, il dato più elevato nella storia d'Italia. I porti rappresentano la prima modalità di connessione con l'estero (con una quota del 59%), seguiti dalla strada (30%) e dalla ferrovia (11%).

Dato questo quadro, è evidente che lo *shift* modale da gomma a ferro richiesto dalla UE, difficilmente potrà essere realizzato senza ripensare l'intero assetto del trasporto merci su ferro, potenziando i nodi di connessione nei porti, eliminando i colli di bottiglia esistenti, garantendo condizioni di accesso più eque e non discriminatorie alle infrastrutture logistiche e portuali, utilizzando anche la leva di tariffe incentivanti.

In quest'ottica, l'Autorità espletta le proprie funzioni istituzionali nella regolazione economica dei trasporti, prestando grande attenzione alle dinamiche evolutive della mobilità nel suo insieme.

L'attenzione di ART al settore del trasporto merci su ferrovia parte da lontano. Tra i primi interventi di regolazione, aventi effetti sul settore merci, non può non segnalarsi la [delibera n. 70/2014](#), recante la *"Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie"*, intesa a rafforzare l'apertura al mercato e stimolare l'adozione di comportamenti efficienti nel rapporto tra imprese ferroviarie e gestore dell'infrastruttura, come, per il comparto in esame, introdurre livelli di qualità con riguardo ai servizi di manovra del trasporto merci.

Completano, in maniera non esaustiva, il quadro regolatorio afferente anche al settore ferroviario merci la [delibera n. 96/2015](#), con la quale sono stati definiti i *"Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria"*, attualmente in corso di revisione, e la [delibera n. 130/2019](#), che definisce le *"Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"*.

Relativamente agli impianti interconnessi, l'Autorità ha definito un "database impianti", disponibile sul portale dati di ART, censendo circa 570 impianti i che includono sia quelli gestiti direttamente dai Gestori delle Infrastrutture sia quelli gestiti da soggetti terzi.

Ricordo, infine, la continua azione di vigilanza che ART effettua, anche relativamente al trasporto merci, sull'operato del gestore dell'infrastruttura nazionale e dei gestori delle infrastrutture regionali, prevalentemente attraverso lo strumento del Prospetto Informativo della Rete (PIR).

Passando a un altro degli argomenti cardine che saranno oggi affrontati durante i lavori del forum, l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), come ben noto esso prevede specifici obiettivi relativi alla mobilità, in particolare attraverso l'attuazione di investimenti e riforme per la realizzazione di un sistema di infrastrutture moderno, digitalizzato e compatibile con le specificità del territorio italiano.

Tra le varie declinazioni del Piano, il ruolo del trasporto merci su rotaia assume un ruolo di notevole rilevanza, in alcuni casi costituendo un vero e proprio *driver* abilitante al perseguitamento di alcuni dei *target* prefissati.

Attraverso la propria regolazione, l'Autorità è pronta ad accompagnare l'attuazione del PNRR, in particolare in quelle aree di intervento che prevedono la realizzazione di una concreta integrazione di più mezzi di trasporto, multimodale per gli utenti ed intermodale per le merci.

La crisi energetica in atto rende di grande interesse il tema, cruciale per le imprese ferroviarie, del costo di energia di trazione. Come ben noto a questo qualificato uditorio, esso è composto da due elementi: il costo della "Materia Energia", che incide per circa il 65% sul costo finale, ed i costi accessori (trasmissione, dispacciamento, distribuzione e oneri generali di sistema). Questi ultimi sono soggetti alla regolazione di ARERA.

Il gestore della rete nazionale (RFI) acquista l'energia per la trazione in regime di libero mercato tramite la Borsa Elettrica, sulla base di previsioni di traffico programmato dalle Imprese ferroviarie, pagandola in funzione del Prezzo Unico Nazionale (PUN) che rappresenta il prezzo determinato dall'incontro tra domanda e offerta di energia elettrica nell'ambito del Mercato del Giorno Prima (MGP).

È altresì noto che RFI, in quanto ex proprietaria di centrali di produzione elettrica successivamente nazionalizzate e trasferite ad ENEL, è titolare di un regime tariffario speciale.

In definitiva, dall’analisi dei dati sul prezzo dell’energia si evince che il costo unitario medio dell’energia ha registrato un incremento di circa 4,5 volte da settembre 2020 a settembre 2022.

Nel quadro appena rappresentato, la riduzione del costo dell’energia di trazione è una necessità inderogabile che potrebbe essere perseguita attraverso alcuni interventi:

- efficientando il processo e la modalità di acquisto del prezzo dell’energia, verificando le possibilità fornite dal Mercato a Termine piuttosto che l’utilizzo del Mercato del Giorno Prima. Ciò contribuirebbe altresì a rendere meno volatile per le Imprese ferroviarie il prezzo dell’energia elettrica. Al fine di valutare questa opzione, sarebbe rilevante verificarne l’impatto ex-ante anche in termini di costi e tempi di implementazione;
- efficientando i sistemi di trasformazione e distribuzione dell’energia di trazione;
- minimizzando le dispersioni di energia nella fase di erogazione del servizio alle Imprese ferroviarie;
- ponendo in essere azioni migliorative, anche infrastrutturali ed impiantistiche della rete, finalizzate alla riduzione dei consumi energetici attraverso l’implementazione di tecnologie ad alta efficienza energetica (ad esempio “smart grid”, cogenerazione, illuminazione a LED, ecc.) e la promozione dell’utilizzo di fonti rinnovabili (ad esempio carburanti alternativi, biocarburanti, energia da idrogeno “verde”, motori ibridi, biocombustibili, fotovoltaico, eolico, ecc.), per efficientare processi, operazioni e servizi, in ottica di riduzione di costi e consumi energetici come, tra l’altro, evidenziato nella Relazione di Sostenibilità (2021) del Gruppo FS;- prevedendo investimenti infrastrutturali per produzione diretta di energia *green* utilizzando, ad esempio, aree disponibili lungo la rete ferroviaria.

La regolazione economica può contribuire a mitigare le criticità poste da questi scenari, promuovendo, in coerenza con le proprie competenze, misure che incentivino investimenti in tecnologie volte alla ottimizzazione dei consumi e alla riduzione dei costi energetici.

Avviandomi alla conclusione, le sfide che attendono l'intero comparto, in questo quadro evolutivo che interessa tutte le forme di mobilità, sono molteplici e non semplici. È ancor più necessario che le Istituzioni e le Imprese intensifichino il dialogo e la cooperazione per fronteggiare al meglio il complesso contesto congiunturale nel quale siamo chiamati ad operare.