



Aiuti di Stato per il trasporto terrestre sostenibile

Stati Generali della Logistica, 22 ottobre 2025

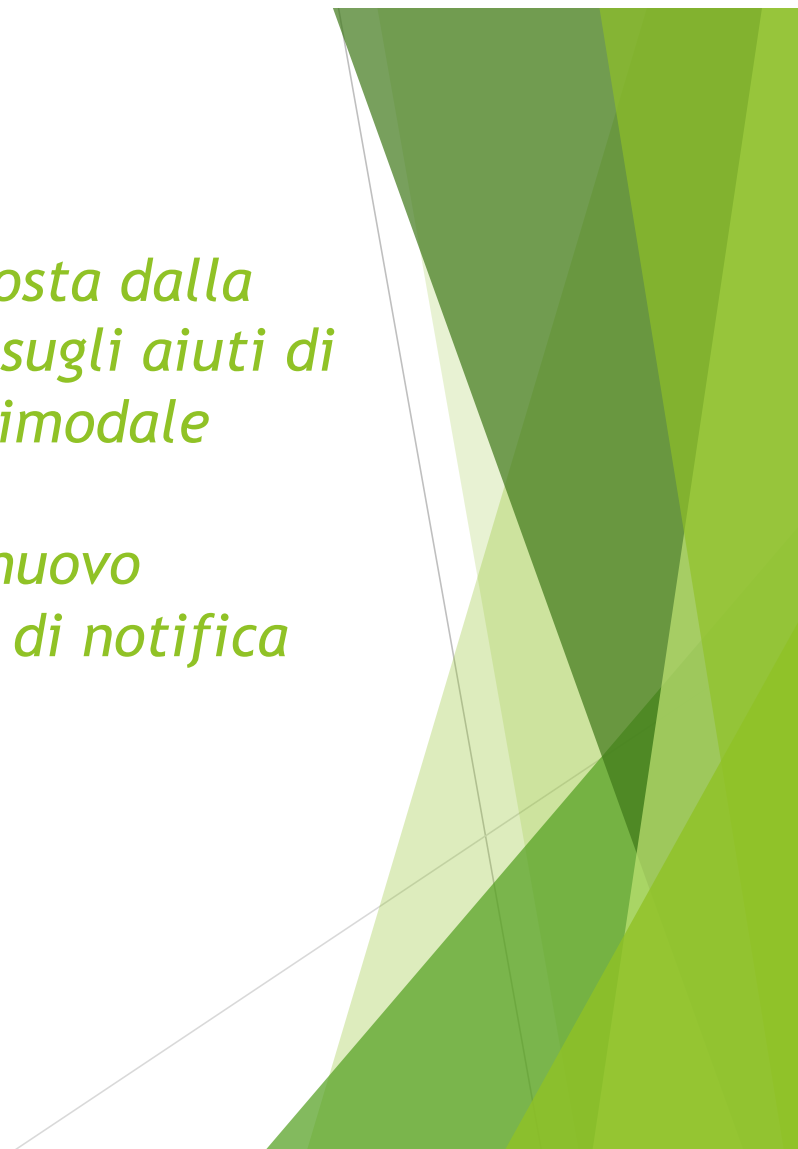
OLGA SIMEON

Esperto aiuti di Stato

Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione europea

*Semplice guida alla lettura della proposta dalla
Commissione europea di nuove regole sugli aiuti di
Stato per il trasporto terrestre e multimodale*

*Riferimento speciale alla proposta di nuovo
regolamento di esenzione dall'obbligo di notifica
preventiva «TBER»*



Perché parliamo di aiuti di Stato?



capire il
senso delle
regole e il
contesto



per sapere
come
intervenire
nel processo



e saper
cogliere
tutte le
opportunità

A cosa servono?

Il **fondamento** della politica economica dell'UE

- «economia di mercato **aperta e in libera concorrenza**»

La necessità di rimuovere le **barriere**

- **proteggere** l'attività d'impresa da comportamenti anticoncorrenziali degli Stati e delle imprese

La **delega** del potere di controllo della concorrenza ad un soggetto terzo e indipendente dagli Stati UE

- l'Antitrust europeo: controllo **preventivo** degli aiuti di Stato

Un controllo costante che **garantisce** a tutte le imprese UE

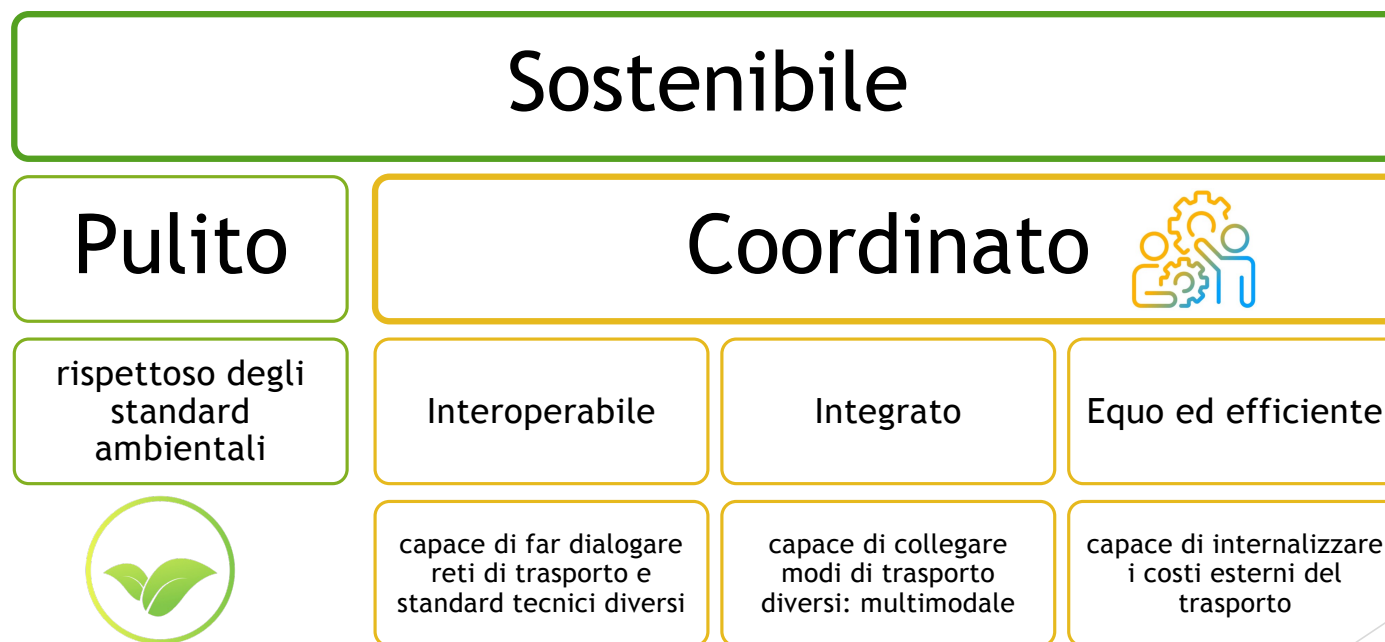
- la libera concorrenza e un «*level playing field*»

La natura **dinamica** delle regole di concorrenza

- devono riflettere mercati in costante rapida evoluzione e contribuire al perseguimento degli obiettivi comuni dell'UE



Obiettivo trasporto terrestre sostenibile



Gli aiuti di Stato per il trasporto coordinato: incentivi nazionali

Servizi



Bonus ferroviario

- “Norma merci” (2016-2027) AFA (2003-2024)
- “Ferrobonus” (2016-2027)



Bonus marittimo a corto raggio

- Marebonus (2016)
- Sea Modal Shift (2023-2027)



Bonus idroviario

- “Idrobonus” (2021-2024)



Misure specifiche ferroviarie

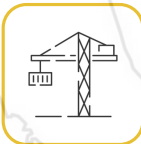
- Genova post crollo ponte Morandi (2018-2020)
- Autostrada Ferroviaria Alpina (2003-2024)

Investimenti



Infrastruttura intermodale

- Completamento e digitalizzazione rete nazionale interporti (2020, 2024)



Mezzi intermodali negli interporti

- Gru, reach stacker, locotrattori (2023)



Interoperabilità e digitalizzazione

- Ferroviaria: ERTMS (2023)
- Logistica: LogInBusiness (2025)



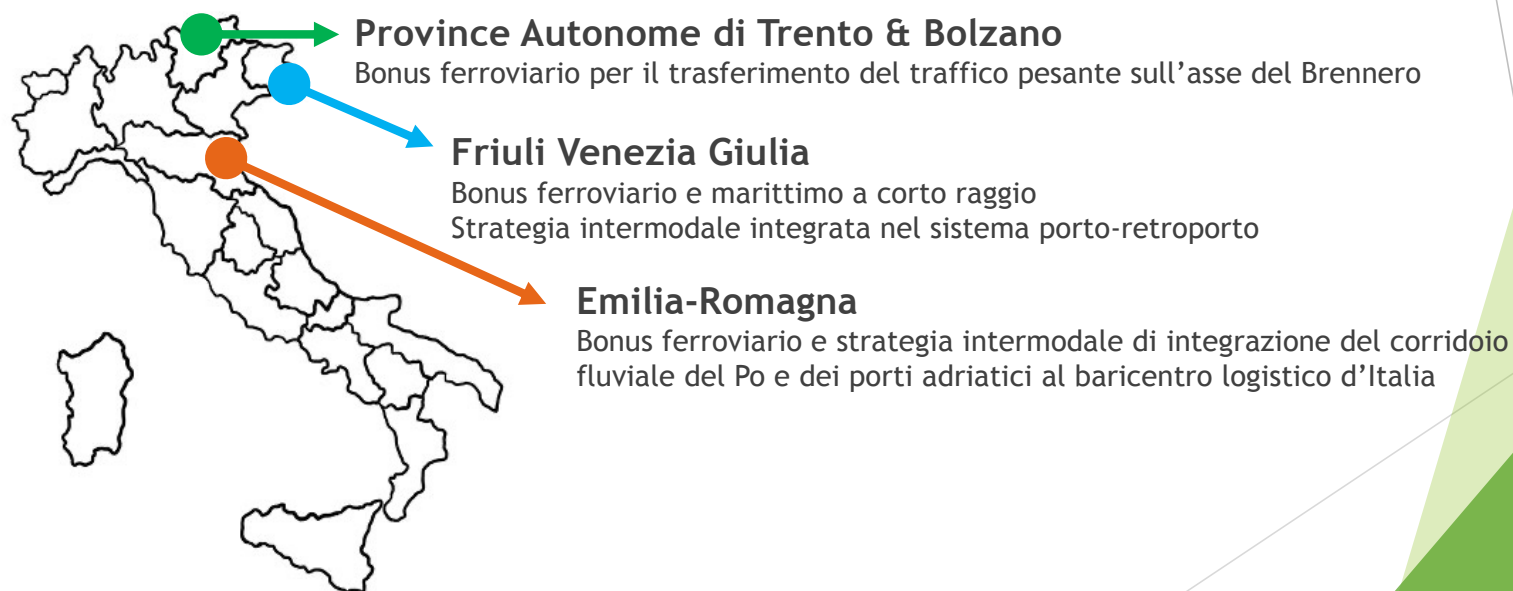
Veicoli

- Unità navali di navigazione interna (2021)
- Locomotori e carri (2023)

Gli aiuti di Stato per il trasporto coordinato: incentivi regionali

Lunga tradizione di incentivi per l'intermodalità dagli anni 90

► servizi & investimenti



Quali regole per finanziare il coordinamento dei trasporti?

Oggi: Linee Guida Ferroviarie 2008

- Regole per il solo trasporto ferroviario
 - Riduzione pedaggio
 - Riduzione costi esterni
 - Interoperabilità



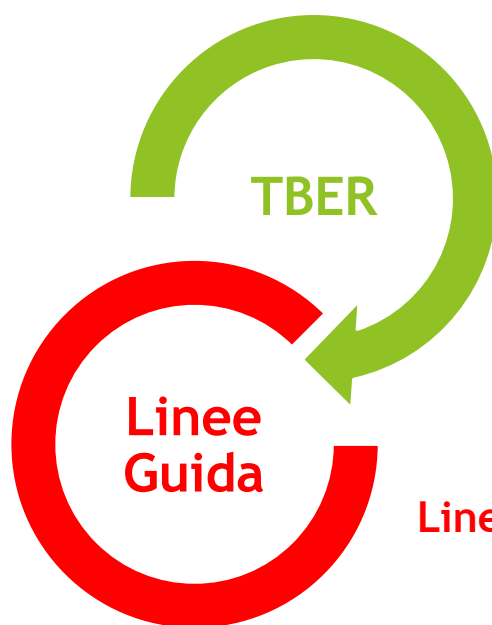
In arrivo: nuove regole per il trasporto terrestre sostenibile

- Regole per il trasporto ferroviario, navigazione interna e multimodale sostenibile



Adozione inizio 2026

Le nuove regole per il trasporto terrestre sostenibile: due progetti complementari



Un regolamento: *Transport Block Exemption Regulation*



- Nessuna notifica preventiva e autorizzazione della CE, solo una breve informativa successiva
- L'incentivo deve rispettarne tutte le condizioni, le soglie e le intensità massime di aiuto

Linee guida



- Per gli aiuti che **non** rispettano condizioni, soglie e intensità del TBER
- Soggetti a notifica e autorizzazione preventiva della CE

Le novità introdotte dalle nuove regole

Versione condivisa dalla CE a giugno 2025



Regole più ampie

PIÙ SETTORI da linee guida **solo ferroviarie**



a linee guida per il trasporto **terrestre sostenibile**:
ferroviario, navigazione interna e multimodale
sostenibile

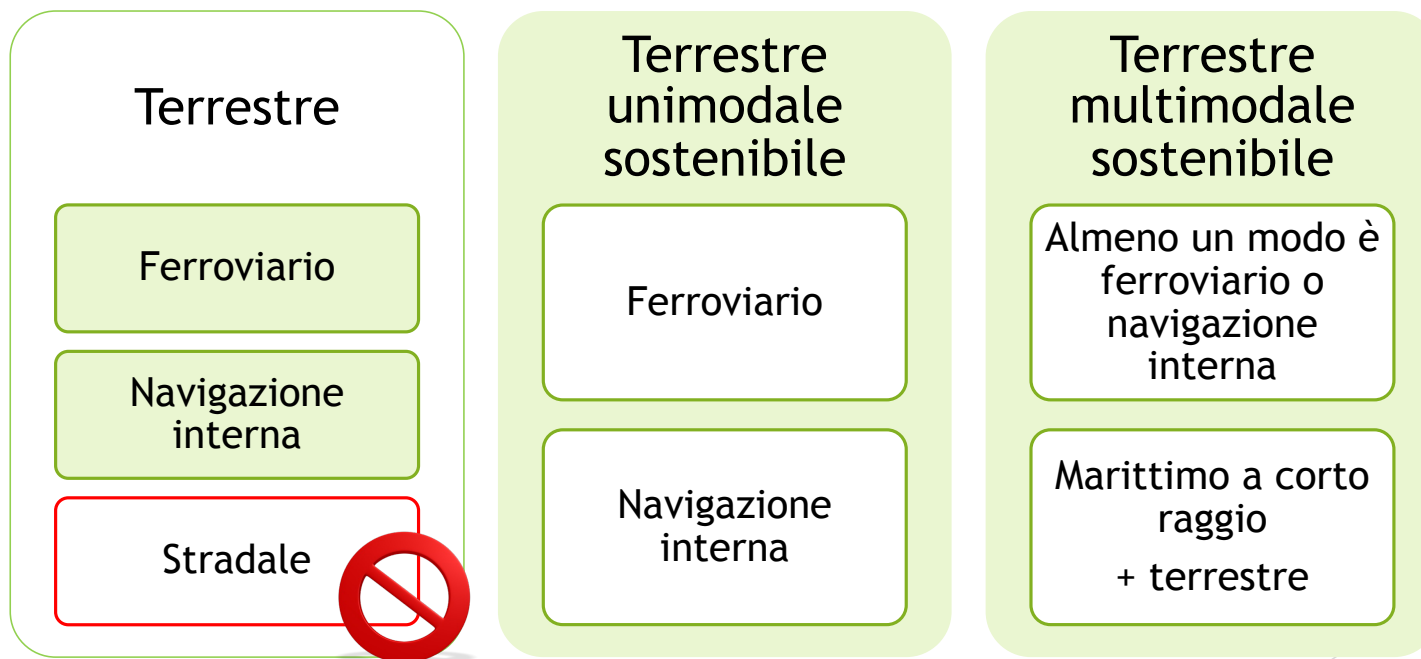
PIÙ
SEGMENTI
DI MERCATO
BENEFICIARI

Da un approccio **supply-driven** = vettori imprese
ferroviarie



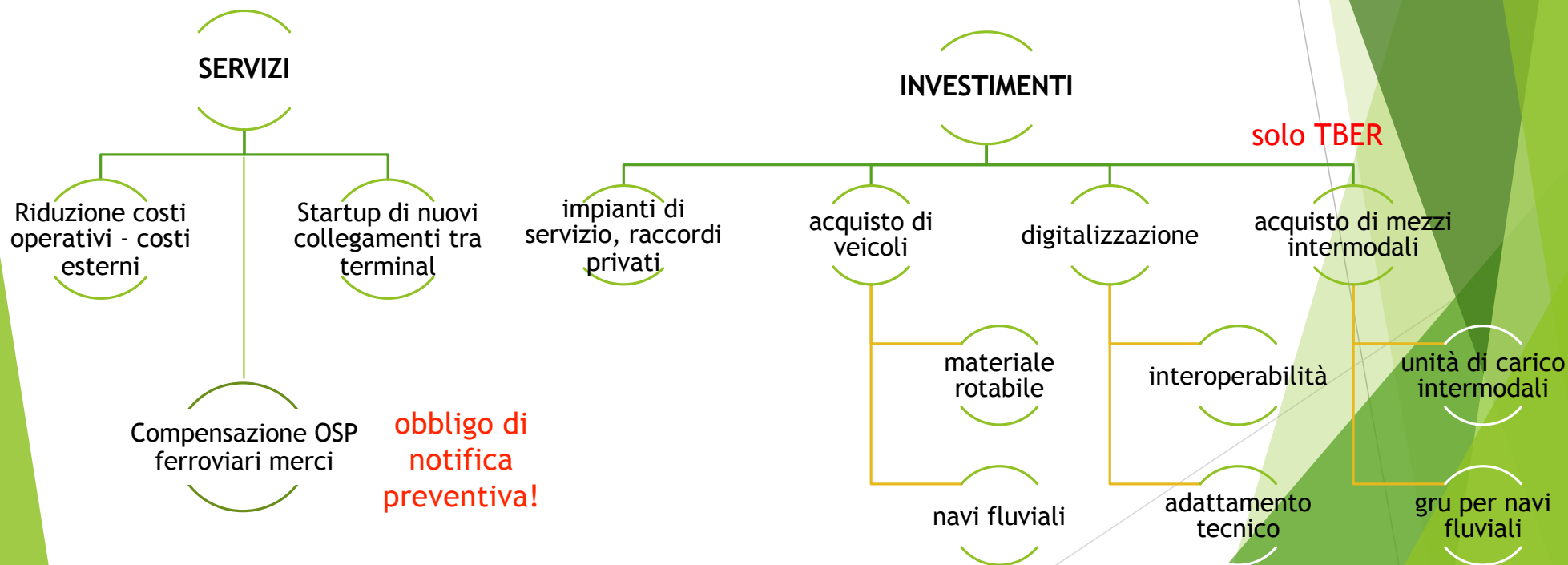
A un approccio **demand-driven** = organizzatori del
trasporto sostenibile = chi sceglie dove mettere la
merce (MTO, spedizionieri, imprese di logistica ...)

Si definisce il trasporto terrestre «sostenibile»



Si aggiorna il pacchetto degli strumenti di sostegno pubblico ...

- ... per ridurre i costi operativi dei servizi e per sostenere gli investimenti negli *enablers* del trasporto sostenibile



Servizi: regole più semplici e mirate per finanziare i costi operativi

Aiuti per ridurre i **costi esterni** del trasporto sostenibile



Aiuto = 50% dei costi esterni evitati rispetto al «solo strada» X volume realizzato nel periodo ammissibile

La soluzione più inquinante evitata deve essere un'alternativa «*commercially viable*»

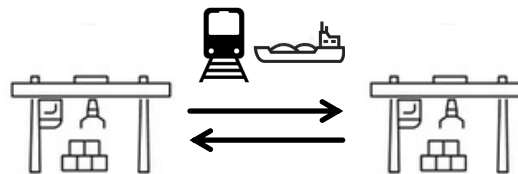


Aiuti per **avviare** nuovi servizi di trasporto merci a mercato tra terminal multimodali



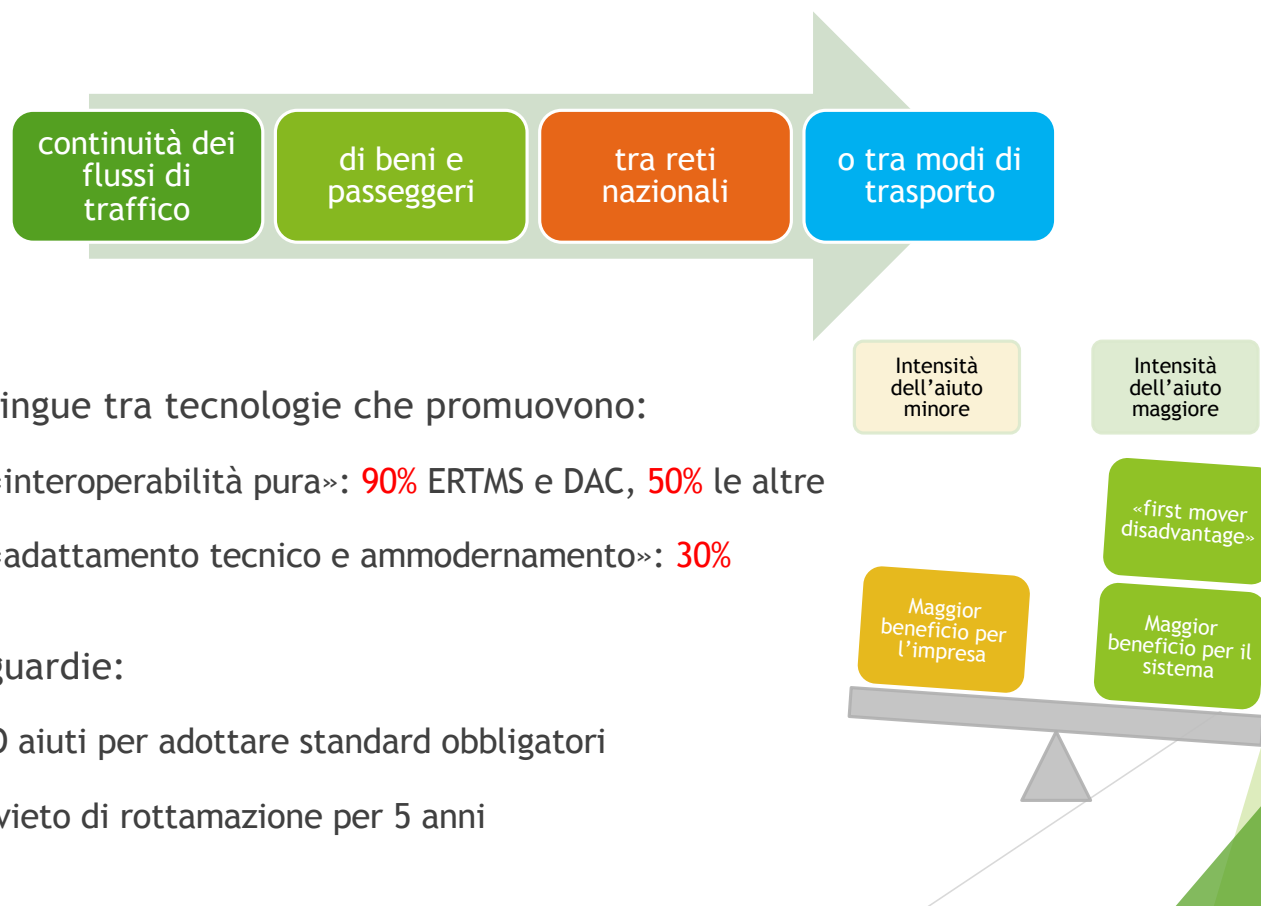
Collegamenti ferroviari o di navigazione interna inattivi da almeno 5 anni

Aiuto = fino all'80% delle perdite operative nette nei primi 5 anni e con intensità decrescenti



Investimenti: apertura alle tecnologie digitali per l'«interoperabilità»

- ▶ Si distingue tra tecnologie che promuovono:
 - ▶ l'«interoperabilità pura»: **90%** ERTMS e DAC, **50%** le altre
 - ▶ l'«adattamento tecnico e ammodernamento»: **30%**
- ▶ Salvaguardie:
 - ▶ NO aiuti per adottare standard obbligatori
 - ▶ Divieto di rottamazione per 5 anni



Investimenti: nuovi strumenti per veicoli e mezzi

Aiuti per l'acquisto di materiale e rotabile e navi navigazione interna



Solo garanzie all'**80%**

Solo PMI o «nuovi operatori ferroviari»



Aiuti per l'acquisto di mezzi intermodali



Unità di carico intermodali:
40% della differenza di costo con
unità «solo strada»

Gru sulle navi fluviali:
20% del costo di investimento



Investimenti: regole per finanziare le infrastrutture per l'intermodalità

Impianti di servizio e infrastrutture di accesso				Raccordi privati
Quali?	Beneficiari	Costi ammissibili	Quanto?	Quanto?
Terminal ferroviari e per la navigazione interna, unimodali o multimodali, passeggeri e merci	proprietari o gestori	costi di investimento incluse sovrastrutture, mezzi intermodali, software di gestione	Fino al 50% dei costi di investimento nei limiti del <i>funding gap</i> (*) +10% TEN-T	Fino al 50% dei costi di investimento nei limiti del <i>funding gap</i> (*)

  anche nei porti, purché collegamento  o 

(*) calcolo semplificato per importi limitati!

Impianti di servizio: a quali condizioni?

Condizioni pro competitive

Accesso aperto e non discriminatorio

Concessione di lavori e/o gestione a terzi con procedura competitiva, incondizionata, etc.

Obbligo di mettere a gara la gestione se proprietario, gestore, utente sono parte dello stesso gruppo o collegati

Aiuti individuali per terminal intermodali merci:
verifica *ex ante* che la domanda di capacità > offerta combinata di impianti alternativi esistenti o previsti

Implicazioni del TBER per l'Italia



1. Ampia applicabilità

- La grande maggioranza delle misure italiane è già in linea con il TBER
- Molte Regioni stanno già progettando nuove misure o adattando quelle in scadenza per allinearsi al TBER

2. Considerazioni critiche

-  **Metodologia:** L'uso del Manuale CE sui costi esterni è obbligatorio
→ *Una sfida per le specificità territoriali*
-  **Sostanza:** Gli "aiuti all'utilizzo di infrastrutture ferroviarie" rimossi dal TBER non sono sempre sostituibile con aiuti riduzione dei costi esterni
→ *I costi di accesso al trasporto merci su rotaia rimangono più alti di quelli su strada, a prescindere dalla distanza percorsa*



GRAZIE!



OLGA SIMEON  

Esperto aiuti di Stato
Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione europea