

Webinar S.I.Po.Tra.
 INFRASTRUTTURE E TRASPORTO FERROVIARIO MERCI
 30 Marzo 2026

Giuseppe Mele
 CRITICITÀ DEL TRASPORTO FERROVIARIO E PROSPETTIVE DI RILANCIO

1. ANDAMENTO DEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI IN EUROPA E IN ITALIA

Il trasporto ferroviario di merci risulta da tempo in progressivo calo, sia in Europa sia in Italia, evidenziando una crisi del settore che perdura da almeno un decennio.

Per quanto riguarda l'Europa, nel 2015 la quota di trasporto ferroviario è stata del 18,9% nell'UE 27 e del 13,4% in Italia. Nel 2024 risulta invece del 16,6% e dell'11,6% in Italia.

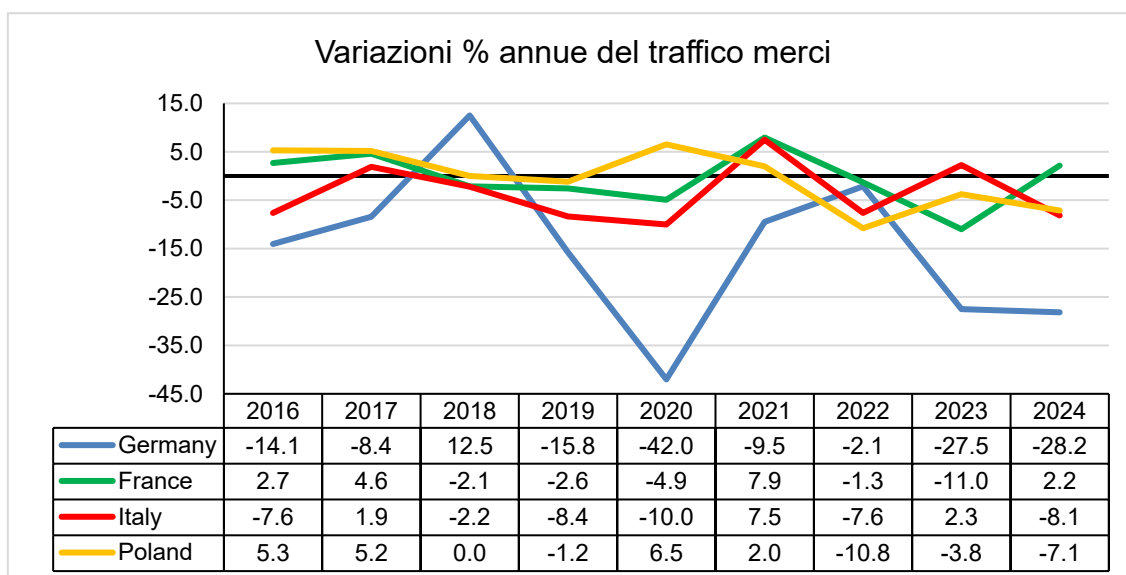
Split modale ferroviario (%)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
EU 27	18,9	19,1	18,5	18,9	18,0	17,1	17,4	17,5	16,9	16,6
Italy	13,4	14,7	13,6	13,1	11,9	12,0	12,6	12,4	12,0	11,6

Fonte: Elaborazioni su dati EUROSTAT.

Tale andamento è il risultato di un tendenziale declino a livello europeo del trasporto ferroviario di merci.

Il grafico sottostante evidenzia come le variazioni annuali (in migliaia di tonnellate) dell'ultimo decennio oscillino intorno allo zero, con la Germania che presenta variazioni sempre negative a partire dal 2019 e con un solo anno in positivo (il 2018), mentre sia la Francia che l'Italia presentano un andamento oscillante, ma sempre intorno allo zero: la prima ha avuto variazioni negative dal 2018 al 2020 e nel biennio 2022-2023; la seconda con variazioni negative nel 2026, nel triennio 2018-2020, nel 2022 e nel 2024.



Fonte: Elaborazioni su dati EUROSTAT.

Passando all'Italia, nel periodo 2020-2024, le quantità trasportate sono state piuttosto altalenanti, con una crescita sostenuta nel solo biennio 2021-2022, sia in termini totali sia nella scomposizione del traffico tra interno e internazionale, in entrata e in uscita.

La variazione complessiva del periodo 2020-2024 risulta comunque positiva (da 90,2 a 94,6 milioni di tonnellate), ma meno delle aspettative delle imprese nazionali e anche degli orientamenti europei, che insistono da diversi anni a raggiungere il 30% di quota modale entro il 2030 e del 50% entro il 2050 del traffico merci oltre i 300 km.

Tonnellate (Milioni)

	2020	2021	2022	2023	2024
Interno	31,9	38,1	38,0	37,4	35,7
Internazionale (entrata)	35,3	38,2	39,4	34,4	35,9
Internazionale (uscita)	23,0	27,2	27,1	24,0	23,0
TOTALE	90,2	103,4	104,5	95,9	94,6

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT.

Riguardo le singole componenti, il trasporto internazionale in uscita (export) sembra essere quella meno dinamica e quella interna la più stagnante. In tonnellate-km, si rileva invece un peso rilevante della componente di trasporto interno, segnale del maggiore volume di attività per unità di trasporto. Ma complessivamente sono tutte le componenti a dare questo segnale.

Tonnellate-km (Milioni)

	2020	2021	2022	2023	2024
Interno	10.603,9	12.773,0	12.891,1	12.366,3	12.317,5
Internazionale (entrata)	6.299,1	6.675,3	6.764,2	6.050,6	6.716,4
Internazionale (uscita)	3.791,5	4.682,2	4.674,8	4.276,2	3.899,1
TOTALE	20.694,6	24.130,5	24.330,1	22.693,1	22.933,1

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT.

Questi dati sono confermati da quelli sull'attività di trasporto di base, determinata dai treni-km, prima in crescita fino al 2022 (da 47,2 a 53,1 milioni di treni-km) e in decremento fino al 2024 (50,9 milioni di treni-km). La percorrenza media risulta invece in costante e moderata crescita, dai 229,2 km del 2020 ai 242,4 km del 2024.

Treni-km merci (.000) e percorrenza media (km)

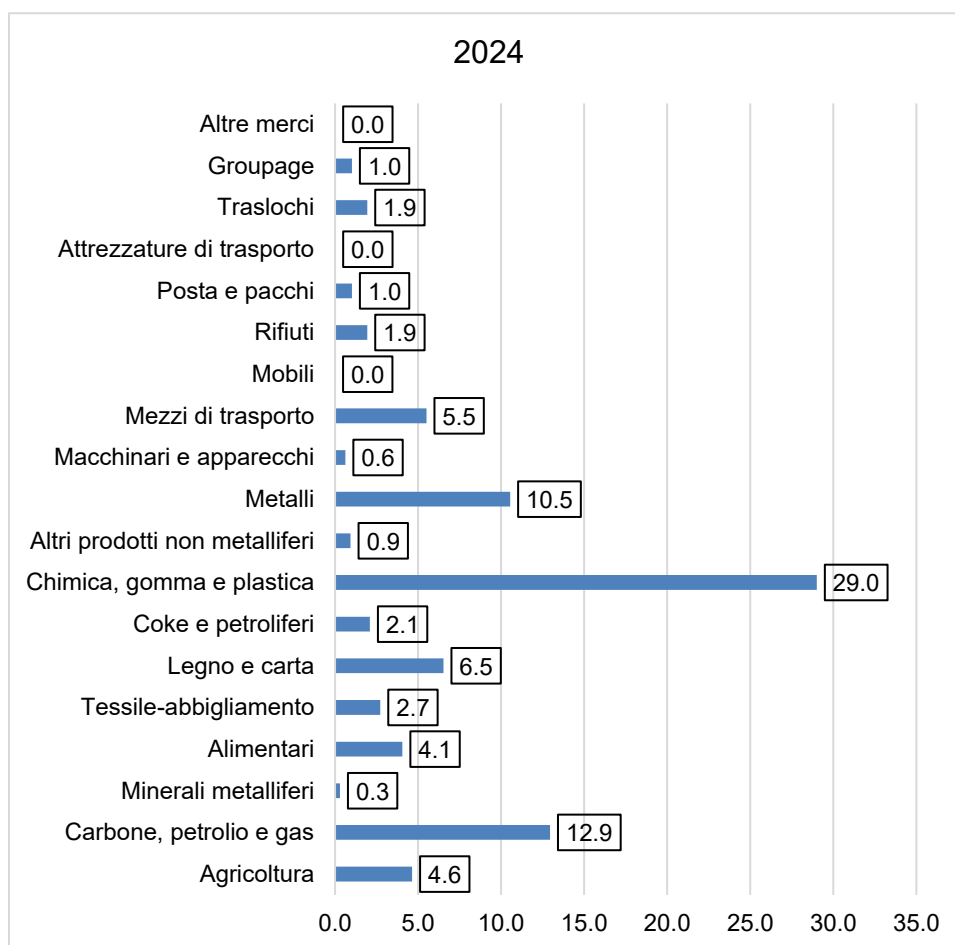
	2020	2021	2022	2023	2024
Treni-km merci (.000)	47.239	51.932	53.129	51.507	50.936
Percorrenza media (km)	229,2	232,8	232,7	236,7	242,4

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT.

Esaminando i settori merceologici, emerge una prevalenza delle merci a basso valore aggiunto, anche se con variazioni del loro peso nel periodo 2020-2024. Nel 2024 si rileva una quota rilevante della Chimica, gomma e plastica (29%), Carbone petrolio e gas (12,9%), Metalli (10,5%), Legno e carta (6,5%), Mezzi di trasporto (5,5%), Agricoltura (4,6%) e Alimentari (4,1%).

L'andamento oscillante del trasporto ferroviario merci di questi ultimi anni è dovuto anche ad una serie di eventi internazionali, come la grave crisi pandemica del 2020, il conflitto Russo-Ucraino, la crisi energetica, l'interruzione del valico del Frejus, la limitazione del tunnel del Gottardo, i numerosi eventi atmosferici verificatisi nel Centro-Nord Italia negli ultimi anni e dalle chiusure associate ai lavori infrastrutturali di manutenzione e ampliamento della rete ferroviaria, in particolare dovuti agli investimenti previsti dal PNRR.

Trasporto ferroviario per settore merceologico (%)



Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT.

Con riferimento a quest'ultima casistica, gli anni 2024-2025 sono quelli che hanno generato il maggior numero di interruzioni, spesso con un impatto superiore al 50% del traffico.

Interruzioni di traffico ferroviario merci dovuti a interventi sulla rete nazionale

	2023	2024	2025	2026	2027
Interruzioni totali	129	207	479	484	178
Con impatto > 50%	79	133	187	232	117

Fonte: Elaborazioni su dati FERMERCI.

Le interruzioni si verificheranno per tutto il 2026 e il 2027, in particolare nel primo dei due anni, con 484 interruzioni complessive, di cui 232 (il 47,9%) superiori al 50% del traffico.

2. TRASPORTO INTERMODALE

2.1. L'andamento

Il trasporto intermodale nel periodo 2020-2024 ha seguito quello del trasporto ferroviario, con una crescita fino al 2022 e poi un calo fino al 2024. Dinamiche parzialmente diverse si rilevano nelle diverse componenti, con container e casse mobili (72,3% sul totale 2024) che crescono fino al 2022 (da 41 a 47,8 milioni di tonnellate), calano nel 2023 (40,3 milioni) e poi riprendono nel 2024 (41,9 milioni).

Trasporto intermodale (.000 Tonn.)

	2020	2021	2022	2023	2024
Container e casse mobili	41.045,7	46.372,7	47.782,4	40.275,0	41.935,1
Semirimorchi n.a.	10.301,9	10.912,5	11.766,2	12.608,7	11.066,9
Veicoli accompagnati	2.120,2	3.365,7	3.195,3	3.580,9	2.655,9
Trasporto sconosciuto	0,0	0,0	0,0	941,7	351,6
TOTALE	55.487,8	62.671,9	64.765,9	59.429,4	58.033,5

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT.

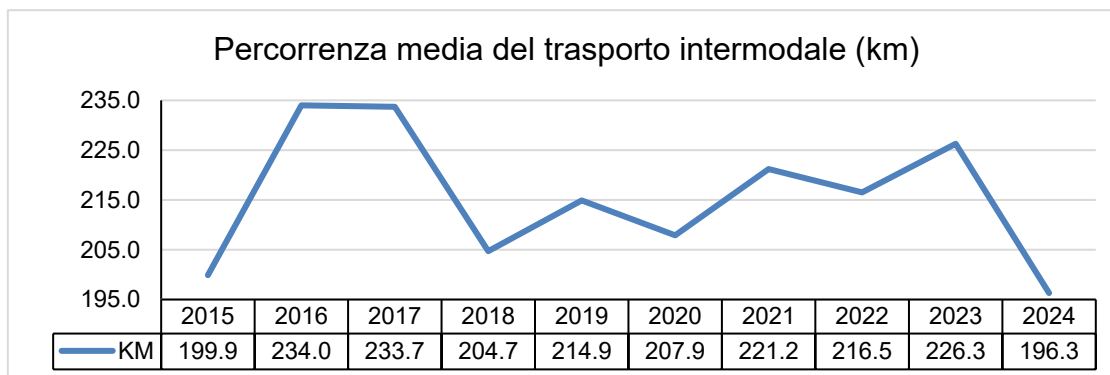
In tonnellate-km, la dinamica è parzialmente diversa, ma dovuta al peso delle diverse componenti. Complessivamente, si registra una crescita fino al 2022 e una riduzione fino al 2024, su livelli inferiori a quelli del 2020.

Trasporto intermodale (Mln. Tonn.-km.)

	2020	2021	2022	2023	2024
Container e casse mobili	8.764,4	10.738,1	10.618,6	9.704,1	8.553,9
Semirimorchi n.a.	2.058,4	2.365,0	2.669,0	2.750,5	2.230,7
Veicoli accompagnati	293,4	313,8	298,4	393,4	119,9
Trasporto sconosciuto	0,0	0,0	0,0	145,6	90,9
TOTALE	13.136,1	15.438,0	15.607,9	15.016,6	13.019,4

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT.

Nei container e casse mobili la crescita si rileva fino al 2021, per poi calare fino al 2024, nei semirimorchi la crescita perdura fino al 2023, per poi calare nel 2024, completamente oscillante il trasporto di veicoli accompagnati, con aumenti e decrementi da un anno all'altro, con un crollo nel 2024.



Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT.

Anche la percorrenza presenta un andamento oscillante tra un anno e l'altro tra il 2018 e il 2024, ma con un crollo nell'ultimo anno, ben al disotto dei 200 km.

2.2. Infrastrutture e movimenti di ultimo miglio

Il traffico ferroviario (in termini di numero di treni annui gestiti) nelle infrastrutture di ultimo miglio evidenzia la distribuzione sulle tipologie di impianto e alle relative caratteristiche.

Secondo i dati FERMERCI, il sistema nazionale del 2024 si articola in 203 strutture terminali ferroviarie merci, di cui 104 fasci di binario privato¹, 24 interporti², 18 porti raccordati³, 23 stazioni di accesso pubblico⁴ e 34 terminal ferroviari⁵.

Tipologia di impianto e traffico annuo

Tipologie infrastrutturali	N.	%	Traffico (treni annui)	%
Fascio di binari privato	104	51,2	82.417	24,2
Interporto	24	11,8	34.625	10,2
Porto raccordato	18	8,9	119.084	35,0
Stazione di accesso pubblico	23	11,3	65.574	19,3
Terminal ferroviari	34	16,7	38.186	11,2
TOTALE	203	100,0	339.886	100,0

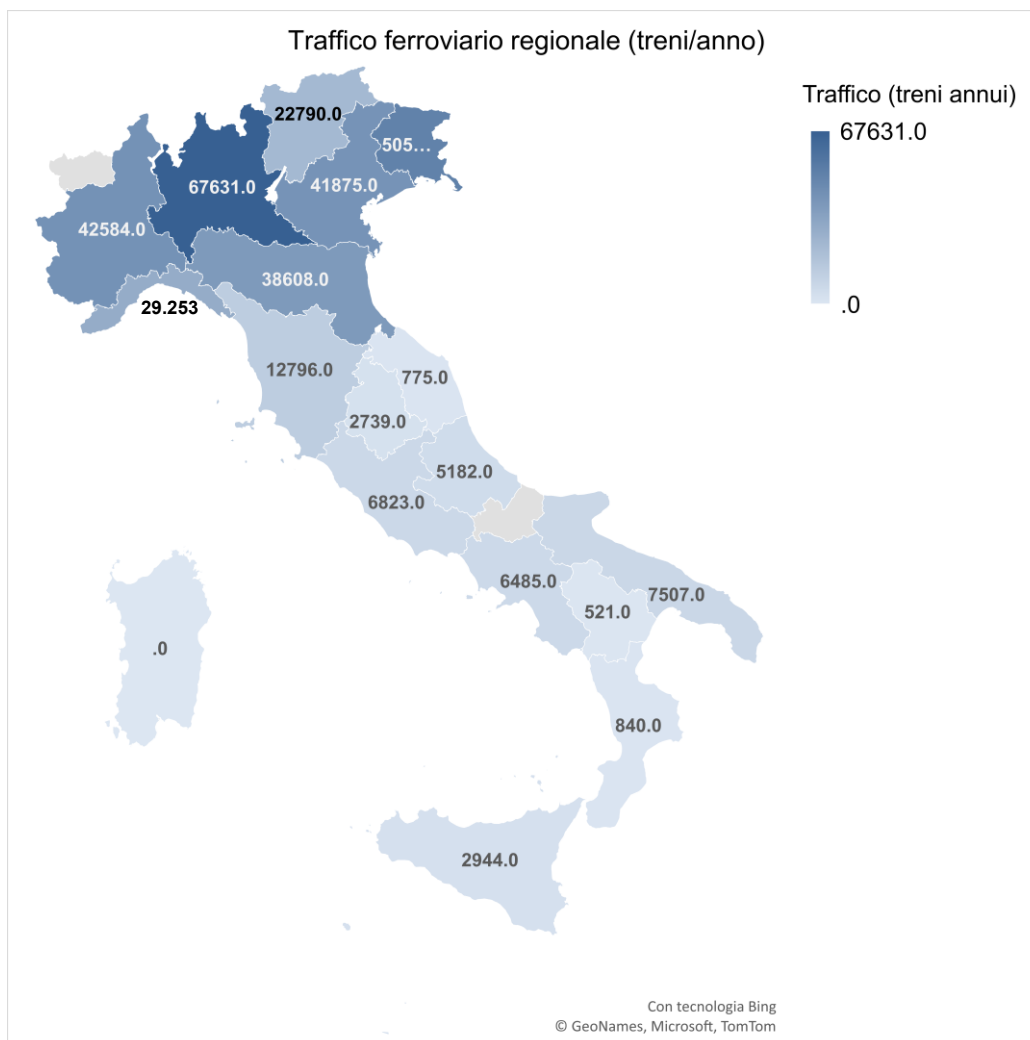
Fonte: Elaborazioni su dati FERMERCI.

Il traffico su questi impianti si compone di circa 340 mila treni annui, distribuiti per il 35% sui porti raccordati (oltre 119 mila treni annui), il 24,2% sui fasci di binari privati (82,4 mila treni), il 19,3% sulle stazioni di accesso pubblico (65,6 mila treni), l'11,2% sui terminal ferroviari (38,2 mila treni) e il 10,2% sugli interporti (34,6 mila treni).

Su scala regionale, ben il 19,9% (67,6 mila treni) hanno origine/destinazione in Lombardia, seguita dal Friuli-Venezia Giulia (14,9% e 50,5 mila treni), Piemonte

-
- 1 I fasci di binari privati sono i binari di raccordo gestiti direttamente da soggetti privati e collegano le infrastrutture di carico / scarico con la rete ferroviaria pubblica.
 - 2 Gli interporti sono complessi organici di strutture e servizi integrati, finalizzati allo scambio di merci tra diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.
 - 3 I porti raccordati alla rete ferroviaria sono muniti delle attrezzature necessarie ad effettuare il trasbordo di unità di carico da navi a convogli ferroviari.
 - 4 Le stazioni di accesso pubblico sono stazioni ferroviarie allestite con binari di carico facilmente accessibili e di conseguenza di proprietà del gestore dell'infrastruttura. Sono spesso costituite da binari corti, progettati per il traffico di singoli carri affiancati da una corsia di carico
 - 5 I terminal ferroviari sono nodi collocati lungo la rete ed allestiti unicamente per il trasbordo ferrovia / strada. Oltre al servizio di trasbordo possono offrire anche servizi aggiuntivi (es. lo stoccaggio di merci, la spedizione o il prelievo delle merci su strada) ma, rispetto agli interporti, hanno un catalogo di servizi più limitato.

(12,5% e 42,6 mila treni), Veneto (12,3% e 41,9 mila treni) ed Emilia-Romagna (11,4% e 38,6 mila treni).



Fonte: Elaborazioni su dati FERMERCI.

Il resto del paese non è in grado di aumentare il trasporto intermodale, soprattutto ferro-strada, traffico sul quale è recentemente intervenuta la cd. "riforma" degli interporti (legge n. 177/2025), un testo che sostanzialmente ribadisce, formalmente e sostanzialmente, il preesistente assetto interportuale pubblico (o, meglio, pubblico-privato), con alcuni aggiustamenti tecnici per l'intermodalità, ma senza considerare adeguatamente il ruolo degli interporti privati, senza coinvolgere la domanda di servizi (le imprese) e senza alcuna considerazione del profilo regolatorio, riguardante l'accessibilità e la regolazione dei servizi.

2.3. Il traffico ferroviario nei porti

Pur con rilevanti difficoltà, l'intermodalità ferro-nave risulta più consistente e, non senza difficoltà, si cerca di migliorare gli scambi modali al Sud.

I porti connessi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale (IFN) e autorizzati dalla Commissione Europea per il servizio di manovra, sono attualmente 20⁶. Secondo l'ART, sono 7 le ADSP 16 che non hanno accosti collegati alla rete ferroviaria o che consentono traffici estremamente marginali.

Nel periodo 2021-2025 l'anno migliore è stato il 2022 (in cui si è registrata la prestazione più elevata riguardo al traffico *gateway* di contenitori marittimi), dopo il quale si è avuto un calo progressivo, con il peggiore del periodo esaminato nel 2025. Alle prime tre posizioni si collocano Trieste, La Spezia e Ravenna, ma come polo portuale risulta primo Genova nel 2023 e nel 2024, sommando i traffici di Voltri e di Marittima.

Treni merci con origine/destino nei porti italiani (%)

Porti	2021	2022	2023	2024	2025
Trieste	9.269	9.334	8.617	7.647	7.673
La Spezia	8.665	7.948	7.237	7.608	7.416
Ravenna	7.674	7.608	6.981	7.253	6.750
Venezia Marghera	4.786	4.601	4.404	4.577	4.421
Genova Voltri	5.558	5.932	5.743	5.661	4.074
Livorno	3.214	3.108	2.737	2.746	3.187
Genova Marittima	3.130	3.328	2.939	2.574	2.994
Monfalcone	1.314	1.510	1.896	1.848	2.239
Savona	863	2.069	2.149	2.341	2.235
Gioia Tauro	179	791	703	811	1.063
Altri	1.972	2.049	2.070	2.222	2.100
TOTALE	48.645	50.300	47.499	47.312	46.177

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT.

Il traffico ferroviario si concentra in pochi porti, con i primi 8 che nel 2025 hanno movimentato quasi l'88,8% dei treni complessivi.

In termini di quantitativi complessivamente trasportati, nel 2025 guida la graduatoria Ravenna (3,69 milioni di tonnellate via treno), seguita da Trieste (3,63 milioni), La Spezia (3,11 milioni) e Venezia (2,17 milioni).

Nel segmento dei container, i porti di Genova e Savona-Vado hanno movimentato 322 mila TEU (*rail ratio* di 13,2%), la Spezia 311 mila TEU (*rail ratio* di 27,8%), Trieste 274 mila TEU (segna la miglior *performance* italiana per *rail ratio* con un rilevante 51,0%). Da segnalare anche le *ratio* di Livorno (relativa al 2024) pari a 19,0% e quella di Gioia Tauro al 18,6%.

Guardando a tutti i risultati del trasporto ferroviario merci in Italia, non si può che concludere che il nostro sistema non è mai decollato. Da un lato sono ancora rilevanti le carenze infrastrutturali, che non sembrano risolvibili con la riforma degli interporti, dall'altro disponiamo di un panorama di imprese che, a fronte della crescita della componente privata (oltre il 60% del mercato), ma anche del

6 Nel dettaglio: Savona-Vado, Genova Pra, Genova Sampierdarena, La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Piombino, Civitavecchia, Golfo Aranci, Gioia Tauro, Villa San Giovanni, Messina, Taranto, Brindisi, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro. Sono inoltre in corso i collegamenti con i porti di Augusta e Ortona.

mantenimento di una quota rilevante dell'*incumbent* pubblico, risulta molto frammentato e incapace di generare attori più consistenti e competitivi.

3. LE IMPRESE FERROVIARIE MERCI PRIVATE

Secondo i registri ANSFISA, nel 2024 risultano autorizzate al trasporto ferroviario 25 imprese private, a cui si aggiungono 4 imprese con doppia autorizzazione (passeggeri-merci) e 6 imprese di manovra ferroviaria.

L'andamento economico delle imprese ferroviarie merci private si trova in una situazione particolarmente critica. Nel 2024 si rileva un fatturato complessivo di 1.063,4 milioni di euro, di cui 478,8 milioni (45%) attribuito a Mercitalia Rail (Ferrovie dello Stato).

Di queste imprese sono state rilevate ben 12 con un risultato negativo (complessivamente di 81,7 milioni di euro, a fronte di un fatturato di 762 milioni), mentre presentano un utile positivo solo 10 imprese.

Sono 14 le imprese che superano i 10 milioni di euro di fatturato e solo 6 quelle che superano i 50 milioni, mentre le prime 4 imprese presentano bilanci in perdita.

Tutto ciò testimonia il prevalente nanismo e la frammentazione imprenditoriale del settore, caratterizzato anche da una maggiore esposizione alle oscillazioni di una domanda che non si è ancora consolidata, soprattutto nei servizi per il traffico internazionale.

4. AIUTI DI STATO E INCENTIVI AL FERROVIARIO

4.1. Incentivi statali

Il settore dei trasporti ferroviari in Italia ha visto l'introduzione negli anni di diversi strumenti incentivanti. Tra questi, il "Ferrobonus", istituito nel 2009 e consolidato dalla Legge n. 208/2015, e la "Norma Merci" introdotta dalla Legge n. 190 2014 e in vigore dal 2015.

Entrambi riconosciuti come aiuti di Stato dalla Commissione Europea, si può dire che siano strumenti che hanno contribuito significativamente al potenziamento del settore ferroviario italiano?

Secondo quanto riportato da FERMERCI, il "Ferrobonus" ha previsto uno stanziamento di 20,5 milioni di euro per il biennio 2024-2025, a cui sono stati aggiunti 10 milioni di euro annui di rifinanziamento per il periodo 2025-2027, per una cifra complessiva per il 2025 di 30,5 milioni di euro, 32 milioni per il 2026 e solo 10 milioni per il 2027. Va tuttavia precisato che le imprese ferroviarie beneficiano del "Ferrobonus" ex post e non automaticamente, con una verifica successiva dell'effettivo utilizzo e dell'efficacia sul traffico, tenendo conto anche del trasferimento alle imprese utenti di una parte dell'incentivo.

Un'ulteriore agevolazione statale è rappresentata dalla "Norma Merci" erogata dal gestore della rete ferroviaria (RFI), che la applica simultaneamente alla

riscossione del pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura, quindi in modo tempestivo allo svolgimento del servizio. Attualmente, tale misura è autorizzata fino al 2027, con una dotazione finanziaria massima di 100 milioni di euro a carico del bilancio dello Stato.

Infine, la Legge n. 207/2024 ha previsto un sostegno agli operatori di manovra ferroviaria in ambito portuale fino al 31 dicembre 2026; ciascuna Autorità di Sistema Portuale può assegnare fino ad 1 milione di euro agli operatori dei servizi di manovra ferroviaria operanti nell'area portuale. I beneficiari sono poi tenuti a conferire il contributo in misura non inferiore al 50% a favore dei propri clienti.

4.2. Incentivi regionali

Il cd. "Ferrobonus" regionale rappresenta un'integrazione a livello locale di quello statale, col quale le singole regioni, in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), destinano risorse aggiuntive per potenziare l'efficacia dell'incentivo nazionale sul proprio territorio. Questa sinergia tra livello nazionale e regionale potrebbe consentire di adattare l'incentivo alle specifiche esigenze territoriali, ottimizzando l'impatto sulle realtà locali, ma l'esiguità dei finanziamenti non appare così efficace.

Salvo rarissime eccezioni, i "Ferrobonus" regionali hanno però avuto efficacia fino al 2025, mediante accordi tra il MIT e alcune regioni. Per il 2026-2027 sarebbero disponibili le seguenti risorse:

- Lombardia, 450.000 euro nel 2026 e 524.300 euro nel 2027;
- Calabria, 1 milione di euro per il 2026;
- Friuli-Venezia Giulia, con contributi per 30 milioni di euro fino al 2027;
- Provincia Autonoma di Trento, 450.000 euro per il 2026.

4.3. Impatto degli incentivi sul mercato

Le politiche di incentivazione adottate negli ultimi anni hanno prodotto risultati positivi sull'aumento del traffico ferroviario e sulla crescita della quota modale ferroviaria?

Gli incentivi non hanno favorito un aumento della quota ferroviaria e sono stati insufficienti per colmare il divario modale dell'Italia con altri paesi dell'Eurozona.

L'evoluzione dell'offerta di trasporto ferroviario (treni-km), della domanda di trasporto (tonnellate-km) e dell'intensità degli incentivi al trasporto ferroviario sembrano aver avuto l'effetto di provare a scongiurare il declino del trasporto ferroviario.

L'andamento degli incentivi negli anni è stato comunque altalenante, capace solo di attutire l'andamento della domanda e del traffico ferroviario merci tra il 2015 e il 2024, che ha affrontato le diverse crisi prima ricordate. Dal confronto tra flusso degli incentivi e andamento del trasporto ferroviario non si individua alcuna correlazione: a fronte di un andamento quasi costante degli incentivi, Ferrobonus e Norma merci, posizionato dal 2015 tra 100 e 150 milioni di euro l'anno, quello

dell'offerta (treni-km) e della domanda (tonnellate-km) di trasporto ferroviario è continuamente oscillata in alto e in basso, fino alla sostanziale stagnazione degli ultimi anni.

Le attuali agevolazioni nazionali al trasporto ferroviario, pur orientate anche alla riduzione dei costi esterni ambientali, risultano insufficienti ad impostare una *policy* di complessivo rilancio del comparto ferroviario merci, in particolare allo sviluppo e all'adeguamento delle imprese, sulla base di un quadro di riferimento europeo che abiliti le diverse tipologie di intervento necessarie.

4.4. Nuovi orientamenti europei sugli aiuti ai trasporti terrestri sostenibili e nuovo regolamento di esenzione

Proprio il 16 marzo scorso la Commissione europea ha adottato nuovi orientamenti (LMTG) per gli aiuti ai trasporti terrestri sostenibili (ferroviario, vie navigabili e multimodale) ed un regolamento di esenzione per categoria (TBER) riguardante tali aiuti, che consente agli Stati membri di concedere aiuti senza approvazione preventiva della Commissione, semplificando così le procedure di adozione. La nuova disciplina entra in vigore il 30 marzo 2026 e scadrà a fine 2034. Gli Orientamenti individuano i nuovi aiuti nei seguenti casi:

1. Al funzionamento per ridurre i costi esterni dei trasporti.
2. Avvio di nuovi collegamenti commerciali ferroviari e lungo vie navigabili interne per il trasporto di merci.
3. Investimenti per la costruzione, ammodernamento e rinnovo di impianti di servizio ferroviario, vie navigabili interne e trasporto multimodale.
4. Costruzione, ammodernamento e rinnovo di diramazioni private.
5. Acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne.
6. Acquisto di unità di carico intermodali e gru a bordo di navi.
7. Interoperabilità tra reti nazionali e modi di trasporto.
8. Adeguamento tecnico e all'ammodernamento nei settori del trasporto terrestre sostenibile.

Si tratta di una batteria molto ampia di tipologie di aiuto, che consentirebbe di adottare una politica industriale nazionale strutturata, dedicata al trasporto ferroviario e intermodale, capace di affrontarne i vari nodi. Sarebbe quindi opportuno programmare un'azione complessiva e pluriennale di interventi di adeguamento e rilancio di questa componente del trasporto merci, essenziale per il trasferimento modale dalla strada e la sostenibilità ambientale, basata su valutazioni preliminari sui fabbisogni di intervento e sulle previsioni di risultato.

Accanto agli incentivi alle imprese, è comunque essenziale procedere con un adeguamento delle reti ferroviarie ed al loro *upgrade* tecnologico, dedicate al comparto merci, ed alle infrastrutture di scambio di ultimo miglio.