

RAPPORTO ISTAT 2026

Antonio Castellucci

Il 21 Maggio scorso il Presidente dell'ISTAT Francesco Maria Cheli ha presentato in Parlamento "Il Rapporto annuale "per (a celebrazione dei 100 anni della importante Istituzione alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella.

Contare l'Italia è stato il nostro impegno per un secolo, contare meglio per il futuro è la promessa che rinnoviamo oggi ha affermato il Presidente dell'Istat, ma il Parlamento dovrebbe assicurare, con la prossima finanziaria, più adeguate risorse. Il Rapporto è una delle radiografie più complete sullo stato del nostro Paese e ogni anno mette insieme economia, lavoro, demografia, consumi, diseguaglianze e trasformazioni sociali per raccontare come stanno gli italiani.

Dal Rapporto del 2026 emerge che l'Italia ha una bassa crescita e una elevata esclusione sociale, una scarsa parità di genere e non valorizza i giovani e dalle stime per il 2027 risulta ultima dei 27 Paesi dell'UE per crescita e prima per debito pubblico. La crescita per l'anno in corso subirà un maggiore calo rispetto alle precedenti previsioni, dallo 0,8 allo 0,5%, i salari, nonostante i rinnovi contrattuali, mantengono una perdita dell'8,6% rispetto al 2019.

Undici milioni di persone, il 18,6% della popolazione è a rischio povertà ed oltre un quinto dichiara di non arrivare a fine mese. Le prospettive con l'inflazione che è balzata al 2,8% destano forti preoccupazioni anche perché gli investimenti languono e l'Istat prevede per quest'anno una crescita tra lo 0,7-0,9 % molto inferiore all'1,9% del 2025 e solo del 2% nel 2027, i consumi delle famiglie cresceranno dello 0,6% contro l'1,1 del 2025.

A scoraggiare i consumi c'è una stazionarietà delle retribuzioni e l'indebolimento del mercato del lavoro. Si evidenzia poi un dato molto preoccupante, il 18,6% è a rischio povertà. Il Paese è piegato da diseguaglianze e a pagare di più sono i giovani e le donne per il più alto debito pubblico d'Europa ed è più vulnerabile rispetto alle decisioni della finanza globale, ci sono milioni di cittadini sotto la soglia di povertà ed un ceto medio in decadimento. I servizi pubblici sono sempre più insufficienti a partire dalla sanità dove è in corso un processo di privatizzazione accelerato a beneficio delle assicurazioni.

I salari reali si sono fortemente ridotti mentre in Francia ed in Germania sono aumentati di oltre il 30% ed i giovani, se possono emigrano. L'Europa ed il suo rafforzamento devono rimanere al centro degli obiettivi. La mancata crescita deriva dalla bassa accumulazione di capitale e dalla bassa produttività.

Gli investimenti tra il 2000 ed il 2020 sono diminuiti di circa il 15% ed il sistema fiscale non è perequato. Sono necessari adeguati interventi per assicurare maggiore equità. Come sempre è il ceto medio, per lo più i lavoratori dipendenti e pensionati a pagare le conseguenze della sperequazione. Ai fini della crescita sono decisivi gli investimenti pubblici che dovrebbero essere concentrati su progetti adeguati quali la sicurezza del territorio a partire dal regime dell'acqua.

Le donne non riescono a lavorare quanto vorrebbero ed il loro tasso di occupazione è basso, circa il 54%, siamo tra gli ultimi in Europa, oltre il 68% vengono assorbite dai lavori familiari. Con il rallentamento della crescita si arresta anche l'espansione delle posizioni professionali più qualificate.

Il rapporto evidenzia che nel Mezzogiorno la povertà delle famiglie è salita dal 7,6% del 2020 al 9,3% nel 2022 pari a circa 2,5 milioni di persone, 250 mila in più rispetto al 2020, i dati sul mercato del lavoro mostrano, un aumento dell'occupazione, ma non delle retribuzioni ed il potere di acquisto cala fortemente.

VERSO IL RINNOVO DEL CONTRATTO DI SERVIZIO PER GLI INTERCITY

Domenico Formiglia

Con la decisione del MIT che la gara pubblica per l'affidamento dei servizi ferroviari Intercity (sia Intercity Giorno che Intercity Notte) dovrà essere ufficialmente bandita entro il 30 giugno 2026, di fatto si è entrati nel round finale del rinnovo del Contratto di Servizio dei treni del servizio universale).

L'indicazione della data è stata possibile in quanto la fase preliminare (consultazione del mercato e degli stakeholder) è terminata a marzo 2026 e ad aprile 2026, il Ministero ha stabilito la suddivisione dei servizi in tre lotti. Il nuovo contratto avrà la durata di 15 anni (2027-2041). A breve è previsto il parere dell'ART sulla individuazione dei lotti.

Il contratto in vigore

Il 19 gennaio 2017 i Ministeri (Trasporti ed Economia e Finanze) e Trenitalia Spa, firmarono, a seguito di affidamento diretto, il "Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2017-2026".

Il corrispettivo previsto era, al lordo dell'IVA al 10% di 347,9 mln di Euro per il primo anno e 365,9 milioni di Euro negli anni 2018-2026. A fronte di tale corrispettivo Trenitalia si impegnava ad effettuare 25,1 milioni di treni/km (con uno scostamento per eccesso o difetto non superiore all'1% annuo). Montante di treni/km che hanno garantito la realizzazione – giornaliera- di 102 Intercity Giorno e 24 Intercity Notte.

Nel corso degli anni l'offerta è rimasta pressochè invariata, tranne prolungamenti di alcuni IC (esempio quelli della Jonica verso Bari e Lecce o verso Bardonecchia nei fine settimana di una coppia Genova – Torino), l'inserimento di una coppia di IC Napoli-Bari, modifiche di periodicità e variazioni di fermate. Tutte le variazioni dell'offerta (in base ai cambi orari) sono consultabili sul sito del MIT. Nelle due figure gli attuali grafi di offerta (Giorno e notte) aggiornati all'orario in corso. Complessivamente sono 10 le direttrici servite dagli IC (Tirrenica Nord; Tirrenica Sud; Dorsale; Adriatica; Milano –Liguria; Sicilia- Milano; Sicilia – Roma; Ancona-Roma; Napoli- Puglia; Roma-Puglia.

Figura 1- Rappresentazione IC giorno



Figura 2- Rappresentazione IC notte



La suddivisione in lotti

Sul sito del Ministero è stata pubblicata la “Relazione sui lotti di gara”. Si tratta di un documento predisposto dal MIT in collaborazione con Invitalia (una spa governativa del Ministero dell’Economia e Finanza) che , in osservanza della delibera 48 dell’ART, “costituisce l’elaborato motivazionale necessario ai fini dell’individuazione dei lotti di affidamento, dei servizi ferroviari passeggeri a media e lunga percorrenza (di seguito Intercity) eserciti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP)”.

Per giungere alla definizione dei lotti il documento parte dalla ricostruzione del quadro giuridico di riferimento, descrive la rete ferroviaria, definisce gli obblighi di servizio pubblico, analizza in maniera dettagliata la domanda effettiva e quella potenziale, esamina l’offerta programmata. Si sofferma altresì sugli aspetti legati alla copertura finanziaria ed in ultimo fornisce un quadro dettagliato del materiale rotabile e degli altri beni strumentali necessari per il servizio (tra cui gli impianti manutentivi dedicati al servizio Intercity).

La sintesi di cui sopra è decisamente riduttiva, ma in questa sede ci interessano le conclusioni e cioè quali saranno i lotti che verranno messi in gara. Anche la loro individuazione è il risultato di una simulazione effettuata da MIT e Invitalia su più scenari possibili che di seguito si sintetizzano e per la cui definizione c’è un’accurata metodologia:

- Scenario a: suddivisione del servizio in due lotti “equivalenti”;
- Scenario b: suddivisione del servizio in due lotti “non equivalenti”;
- Scenario c: suddivisione del servizio in tre lotti “equivalenti”;
- Scenario d: suddivisione del servizio in tre lotti “non equivalenti”.

scenario A		scenario B		scenario C		scenario D	
Lotto	Nome Diretrice	Lotto	Nome Diretrice	Lotto	Nome Diretrice	Lotto	Nome Diretrice
1	Adriatica	1	Adriatica	1	Sicilia-Milano	1	Milano-Liguria
	Ancona-Roma		Milano-Liguria		Sicilia-Roma		Sicilia-Milano
	Dorsale		Sicilia-Milano		Tirrenica Nord		Sicilia-Roma
	Napoli-Puglia		Sicilia-Roma		Tirrenica Sud		Tirrenica Nord
	Roma-Puglia		Tirrenica Nord		Ancona-Roma		Tirrenica Sud
2	Milano-Liguria	2	Tirrenica Sud	2	Adriatica	2	Adriatica
	Sicilia-Milano		Ancona-Roma		Napoli-Puglia		Napoli-Puglia
	Sicilia-Roma		Dorsale		Roma-Puglia		Roma-Puglia
	Tirrenica Nord		Napoli-Puglia	3	Milano-Liguria	3	Ancona-Roma
	Tirrenica Sud		Roma-Puglia		Dorsale		Dorsale

Alla base c’è comunque l’assunto della Delibera ART n. 48/2017 che indica dimensione minima di produzione, coerenza geografica delle relazioni e omogeneità della domanda come criteri guida per la definizione dei lotti.



La conclusione a cui il MIT è pervenuto è che lo **Scenario D** risulta quello maggiormente vantaggioso e che meglio risponde ai parametri previsti dalla delibera ART 48/2017 nonché ben rispondente alle indicazioni comunitarie in materia di apertura al mercato.

I tre lotti dello scenario D sono:

(Fonte: <https://trasparenza.mit.gov.it>)

Lotto 1 (blu) con le direttrici Milano-Liguria, Sicilia-Milano, Sicilia-Roma, Tirrenica Nord, Tirrenica Sud con 64 collegamenti e circa 13 milioni di treni-km. Per l’anno 2024 ci sono stati 9, 6 milioni di viaggiatori saliti e discesi ed introiti da traffico per 189, 3 milioni di Euro. Il lotto 1 è collegato a 5 Impianti di Manutenzione Corrente di Trenitalia a servizio non esclusivo del lotto.

Lotto 2 (arancione) con le direttrici: Adriatica, Napoli-Puglia, Roma-Puglia con 36 collegamenti e circa 8,5 milioni di treni-km.

Per l'anno 2024 ci sono stati 4,4 milioni di viaggiatori saliti e discesi ed introiti da traffico per 111,1 milioni di Euro. Il lotto 2 è collegato a 5 IMC di Trenitalia a servizio non esclusivo del lotto ed 1 ad uso esclusivo.

Lotto 3 (verde) con le direttrici: Ancona-Roma, Dorsale con 26 collegamenti e circa 4,9 mln di treni-km. Viaggiatori saliti e discesi nel 2024 2,9 mln e ricavi per 53,1 mln di Euro. Il lotto 1 è collegato a 4 IMC di Trenitalia a servizio non esclusivo del lotto.

A pochi giorni dalla pubblicazione della relazione, e quindi dell'identificazione dei lotti, in un comunicato congiunto (Filt, Fit, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Fast e Orsa) hanno chiesto l'immediata revisione della Gara contestando innanzitutto la frammentazione del servizio che porterebbe a inefficienze, perdita di economie di scala, minori investimenti e un peggioramento della qualità del servizio. Preoccupazione viene espressa anche sul fronte occupazionale con il rischio di dumping contrattuale (concorrenza sleale) e chiedono pertanto che venga garantita l'applicazione del CCNL Mobilità – Attività ferroviarie lungo tutta la filiera.

Le richieste del territorio

Il 18 dicembre 2025 il MIT avviò una consultazione - sul servizio di trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza per la definizione delle esigenze di servizio pubblico – rivolta a Regioni; Province Autonome; Comuni capoluogo di Regione e Città Metropolitane, con l'obiettivo di acquisire in via diretta le proposte finalizzate ad assicurare la migliore organizzazione possibile del servizio in parola, tenendo conto di tutti gli interessi coinvolti.

Nel documento per la consultazione pubblica per "I servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza" pubblicato sul sito del MT sono riportati i risultati della consultazione. Di tutti gli Enti territoriali interessati hanno risposto solo Basilicata, Liguria, Lombardia, Marche, Piemonte, Toscana, Umbria, Friuli-Venezia Giulia e Valle d'Aosta oltre a 2 Città metropolitane (Roma Capitale e Torino) e alle Province autonome di Bolzano e di Trento.

Dato comune che emerge è il giudizio sull'insufficienza dell'attuale offerta IC, ritenuta inadeguata al soddisfacimento di fabbisogni legati alla mobilità di media e lunga percorrenza, e che non garantisce l'intero territorio nazionale. Al riguardo tra le richieste c'è l'inserimento della Valle d'Aosta (attualmente esclusa) nel perimetro del nuovo contratto. Unanime il giudizio degli Enti territoriali sui tempi di percorrenza degli Intercity, ritenuti non adeguati rispetto alle esigenze attuali di mobilità. In molte tratte, infatti, la durata del viaggio risulta paragonabile o addirittura superiore a quella dei regionali veloci, (Torino - Genova, Milano - Genova - Livorno/Ventimiglia e Reggio Calabria - Roma lato Tirrenico) riducendo la competitività del servizio anche rispetto all'auto privata. Molti enti segnalano inoltre la mancanza di Wi-Fi, una pulizia non sempre adeguata, un'offerta di ristorazione limitata, una carenza di posti a sedere nei periodi di punta, con frequenti situazioni di sovraffollamento, e l'insufficienza dei posti riservati alle bici.

Per quanto riguarda le richieste di seguito si elencano quelle che hanno ottenuto una maggiore convergenza da parte delle Regioni: 11 su 13 chiedono l'introduzione di ulteriori collegamenti Firenze/Venezia-Ancona, Genova-Bologna e Torino-Savona-Ventimiglia, oltre a prolungamenti di servizi esistenti verso Potenza e Malpensa. Chiesta altresì l'attivazione di: un servizio (notte) dal Brennero verso il sud, uno da Trieste verso Lecce, un collegamento da Gorizia/Udine verso Roma. Molti Enti suggeriscono prolungamenti di percorso verso aree caratterizzate da forte domanda potenziale - come i collegamenti Imperia-Ventimiglia- o deviazioni di itinerari esistenti per servire territori oggi meno coperti. Per i collegamenti esistenti è richiesto il completamento del cadenzamento sulla Milano-Liguria, l'adozione di un cadenzamento a 120 minuti sulle direttrici Adriatica e Tirrenica sud e la garanzia di almeno 3 coppie di treni al giorno sulle restanti relazioni, oltre alla valorizzazione del potenziale della direttrice Milano-Bologna. Nel questionario inviato agli Enti c'è anche una parte dedicata ai servizi in stazione (oltre a quelli a bordo di cui sopra).

Dall'analisi delle risposte fornite emergono indicazioni molto convergenti sulla cura dei servizi essenziali: servizi igienici adeguati a circa il 67% dei risultati, ivi inclusi spazi di atte-

sa confortevoli e Wi-Fi. È forte anche la richiesta di poter acquistare i biglietti in stazione e di ricevere assistenza durante i disservizi. Si aggiungono richiami a sicurezza, info-point e a centri di mobilità/percorsi accessibili.

Occorrerà attendere la Gara, ma soprattutto i risultati, per capire se e quali richieste saranno accolte.

Ad oggi una cosa è (quasi) certa, e cioè che il Contratto in vigore sarà prorogato almeno sino alla fine del 2027.

IL RAPPORTO 2025 DI IRG-RAIL

La Redazione

È stato pubblicato ad aprile 2026 l'annuale rapporto redatto dall'Independent Regulators' Group rail (Irg-Rail), un'Associazione istituita nel 2011 da diversi organismi di regolamentazione ferroviaria europea, cresciuta negli anni fino a raggruppare attualmente oltre trenta aderenti. Lo studio, come di consueto, propone un'analisi delle quote di mercato detenute dai diversi operatori del trasporto ferroviario merci. Il rapporto si riferisce agli ultimi dati disponibili, che in questa edizione aggiornata riporta le statistiche del 2024.

Dal rapporto emerge la conferma del progressivo avanzare delle nuove imprese ferroviarie nei confronti degli ex monopolisti nazionali, dopo l'apertura del mercato ferroviario merci europeo nel 2001.

Considerando la media europea, le imprese storiche – gli incumbent – hanno mantenuto una quota del 42%, mentre la restante fetta del mercato è appannaggio delle nuove imprese (non necessariamente solo private). Tra il 2020 e il 2024, la quota di mercato degli operatori emergenti è cresciuta di oltre un punto percentuale all'anno. Al contrario, le imprese storiche hanno perso circa il 2% ogni anno.

Il rapporto Irg-Rail fotografa un'Europa a diverse velocità in quanto la penetrazione dei nuovi operatori si presenta a macchia di leopardo. Alcune amministrazioni ferroviarie continuano ad adottare una politica più restrittiva per quanto riguarda l'apertura del mercato, come per esempio la Francia, dove la quota degli sfidanti (o non incumbent) raggiunge appena il 13%. C'è poi il caso limite della Finlandia con il 9%.

Al contrario, invece, troviamo il Portogallo, dove le nuove imprese hanno ormai in mano l'81% del trasporto merci (anche in seguito all'acquisizione dell'operatore ferroviario nazionale CP Carga da parte di Msc Rail-Medway), la Danimarca con il 79%, il Regno Unito con il 72% e la Romania con il 70%. In molte altre reti ferroviarie europee gli sfidanti hanno conquistato oltre la metà del mercato e in particolare in Ungheria con il 59%, in Polonia con il 56%, nei Paesi Bassi con il 52% e per finire la Serbia con il 51%.

Per l'Italia il rapporto Irg-Rail indica una quota del 41%, in linea con quella della Germania al 40% e poco sopra la Svizzera, dove siamo al 39%. Si tratta di indicazioni sicuramente attendibili, ma che privilegiano una media nazionale rispetto all'analisi per singoli corridoi ferroviari. Per esempio, in Italia, la quota detenuta dalle imprese diverse dal gruppo Mercitalia lungo il corridoio del Brennero è sensibilmente maggiore rispetto alla media nazionale: gli operatori parlano di valori vicini al 70%.

Interessante è anche l'esempio che riguarda la Germania: limitando l'analisi al solo trasporto intermodale, si osserva come il gruppo DB Cargo nel 2002 poteva godere di un sostanziale monopolio con il 95% del mercato, mentre in poco più di vent'anni, nel 2024 la quota è scesa al 39%.

L'ASSOCIATION EUROPEENNE DES CHEMINOTS (A.E.C.)

SESSANTACINQUE ANNI DI STORIA, INNOVAZIONE E INTEGRAZIONE (1961-2026)

Giovanni Saccà

Dott. Ing. Giovanni Saccà,
Presidente della Sezione
italiana dell'Association
Européenne des Chemi-
nots (A.E.C.)

L'Association Européenne des Cheminots (A.E.C., in italiano Associazione Europea dei Ferrovieri) ha celebrato a Torino i suoi 65 anni di vita. Nei giorni dal 25 al 30 maggio 2026 si sono svolti eventi convegnistici e turistico-culturali.

L'Association Européenne des Cheminots (A.E.C.) è un'organizzazione che da oltre sei decenni funge da ponte tra i lavoratori dei trasporti, le istituzioni e le innovazioni tecnologiche (www.aecitalia.eu).

L'ispirazione per l'A.E.C. nacque nel 1959 da un gruppo di 16 ferrovieri francesi desiderosi di unire i colleghi europei oltre le barriere nazionali. L'atto ufficiale di nascita dell'A.E.C. avvenne simbolicamente a Torino il 23 luglio 1961, presso il Museo dell'Automobile, durante le celebrazioni del primo centenario dell'Unità d'Italia, in occasione della IX sessione plenaria della Commissione Federalista Europea delle Alpi.

L'ottenimento dello Statuto Consultivo presso il Consiglio d'Europa, avvenuto ufficialmente il 6 aprile 1977, ha rappresentato un traguardo fondamentale nella storia dell'A.E.C. Questo riconoscimento ha sancito il passaggio dell'associazione da semplice sodalizio professionale a Organizzazione Non Governativa (O.N.G.) di rilievo internazionale. L'A.E.C. è stata formalmente riconosciuta come Associazione Internazionale con un Decreto Reale Belga del 4 febbraio 1985. L'A.E.C., che nel suo periodo di massima espansione ha raggiunto circa 10.000 soci divisi in 19 sezioni nazionali, dopo l'avvio del processo di privatizzazione delle società ferroviarie europee ha iniziato a diminuire il numero dei soci, che conta oggi circa 1.000 aderenti ripartiti in 8 sezioni nazionali.

Nel maggio 2026, l'A.E.C. è tornata a Torino per celebrare il suo 65° anniversario presso la sede della Regione Piemonte. Le "Giornate Europee" del 2026 hanno riaffermato il valore del territorio piemontese come cerniera strategica tra l'Italia e l'Europa, evidenziando l'importanza di opere come la Torino-Lione e il Terzo Valico.

Durante il convegno "Dal Piemonte all'Europa: connessioni strategiche per la mobilità sostenibile", è stato ribadito che i ferrovieri non sono solo tecnici, ma i primi ambasciatori di una coscienza europea condivisa. In questa occasione solenne, l'associazione ha espresso soddisfazione per il consolidamento dello Spazio Unico Ferroviario Europeo (SERA) e per il ruolo centrale assunto dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) nelle autorizzazioni centralizzate e nell'interoperabilità.

L'A.E.C. guarda al futuro focalizzandosi su sfide decisive:

- Innovazione Tecnologica e Intelligenza Artificiale (IA):** L'IA e i *digital twin* sono visti non come minacce, ma come opportunità per elevare il ferroviere a regista di processi complessi. Le nuove piattaforme digitali e i traduttori integrati permettono oggi una cooperazione operativa in tempo reale tra Torino, Riga, Parigi, Berlino o Lisbona, abbattendo finalmente le storiche barriere linguistiche.
- Ricambio Generazionale:** Una priorità assoluta è coinvolgere i giovani in servizio nei corridoi internazionali, affinché portino nuove competenze digitali e sensibilità ambientali.
- Evoluzione Istituzionale (ECBA):** L'A.E.C. si sta adattando al nuovo regolamento sulle Associazioni Transfrontaliere Europee (ECBA), che fornirà il quadro legale ideale per rafforzare l'identità transnazionale dell'associazione e la sua coesione interna. Non appena il regolamento ECBA verrà approvato dal Parlamento Europeo e adottato dalle nazioni europee, sarà necessario adeguare lo statuto dell'A.E.C. alle nuove normative.
- Sostenibilità e Decarbonizzazione:** L'associazione sostiene gli obiettivi del *Green Deal* europeo, mirando al raddoppio del traffico passeggeri ad alta velocità entro il 2030 e alla sua triplicazione entro il 2050 oltre a raddoppio del traffico merci ferroviario entro il 2050.

In conclusione, dopo 65 anni di attività, l'A.E.C. continua a perseguire la visione dei padri fondatori: rendere la ferrovia del XXI secolo intelligente, resiliente e, soprattutto, **profondamente umana**. L'associazione rimane il custode di una cultura europea del viaggio che unisce popoli e territori attraverso binari d'acciaio e valori di solidarietà.