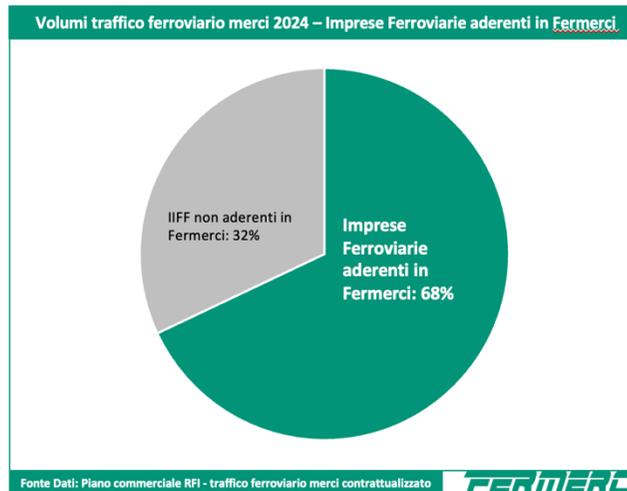


CHI SIAMO

Fermerci è l'Associazione di sistema che rappresenta a livello istituzionale le istanze di tutti gli Operatori della logistica ferroviaria rappresentati.

Associazione Fermerci è organizzata in sette sezioni alle quali aderiscono: imprese ferroviarie, terminal ferroviari, operatori multimodali, operatori di manovra ferroviaria, detentori di carri e delle relative officine, costruttori e detentori di veicoli ferroviari, centri di formazione del personale nel settore ferroviario.

I NUMERI DI ASSOCIAZIONE FERMERC I



LINK AGLI STUDI DI ASSOCIAZIONE FERMERC I

Rapporto Annuale Fermerci 2024

<https://www.fermerci.it/wp-content/uploads/RAPPORTO-ANNUALE-TRASPORTO-FERROVIARIO-MERC I-ITALIANO-2024.pdf>

Carta Fermerci dell'Ultimo Miglio Ferroviario

<https://www.fermerci.it/wp-content/uploads/Fermerci-Carta-Ultimo-Miglio-Ferroviario.pdf>

ASSOCIATI

ASSOCIATI ORDINARI

Alstom Ferroviaria
Athena
Cargobeamer Servizi Terminalistici Italia
Centro di Formazione Ferroviaria
Centro Interportuale Merci - CIM - Interporto di Novara
Cianfrocca Logistics Ways
Dinazzano Po
Ermes Rail
EVM Rail
Fer Consulting
For.Fer
GTS Rail
Hitachi Rail
Hupac
Inrail

Interporto Avezzano
Interporto di Bologna
Interporto Padova
Interporto Val Pescara
Innocenti Depositi
Italghisia
Kombiverkehr
Logfainer
Logyca Ultimo Miglio Ferroviario
LTE Italia
Lugo Terminal
Medlog Italia
Medway Italia
Medtec
Mercitalia Intermodal
Mercitalia Logistics

Mercitalia Rail
Mercitalia Shunting e Terminal
MFD Rail GmbH
Oceanogate Italia
Rail Academy
Rail Cargo Carrier - Italy
Rail Hub Europe
Rail Traction Company
Scuola Nazionale Trasporti e Logistica
Serform sagl
Tx Logistik Transalpine GmbH
Trasporti Ferroviari Italiani
Vossloh Rolling Stock GmbH
Wascosa Ag Italian Branch

ASSOCIATI SOSTENITORI

Akiem
Almaviva
Btinkeeng
Cybersa
Engineering
Lutech
Pitech
PWC
Reload Logistic
Reply
Sailpost
Sbravati Insurance Broker
Sitav
Sistema Energy

PARTNER

UIRR
UIR
IBS
Green Logistics Expo

ASSOCIATI AGGREGATI

Associazione Assorotabili
RSE



I NOSTRI NUMERI

73 ASSOCIATI

Rappresentati direttamente e tramite Associati Aggregati

3 MILIARDI

Fatturato aggregato dagli Associati FerMerCI

12000 ADDETTI

Occupati dagli Associati FerMerCI

2 MILIARDI

Investimenti previsti in futuro dagli Associati FerMerCI

Il rilancio del trasporto ferroviario merci italiano

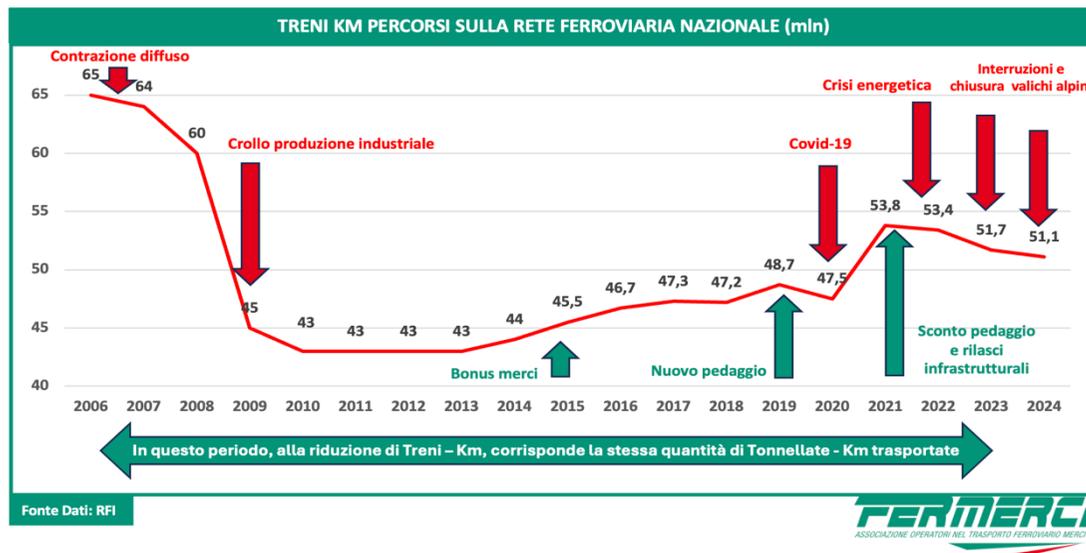
Position paper di Associazione Fermerci

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO MERCI ITALIANO

Il trasporto ferroviario merci in Italia rappresenta ancora una quota marginale rispetto al totale della mobilità delle merci in Europa, nonostante il suo ruolo cruciale per la decarbonizzazione, la sostenibilità logistica e l'integrazione intermodale. Con una quota di traffico dell'12%, ben distante dalla media europea, e dal 88% del trasporto su gomma (Fonte: Eurostat 2023), il settore non ha ancora espresso il suo pieno potenziale.

Negli ultimi vent'anni, politiche di liberalizzazione, pacchetti normativi europei e interventi nazionali a sostegno della "cura del ferro" non sono stati sufficienti a raggiungere gli obiettivi ambientali fissati. A ciò si aggiungono criticità recenti, come le interruzioni ferroviarie in Italia e in Europa legate al Recovery Fund e alla situazione contingente critica internazionale.

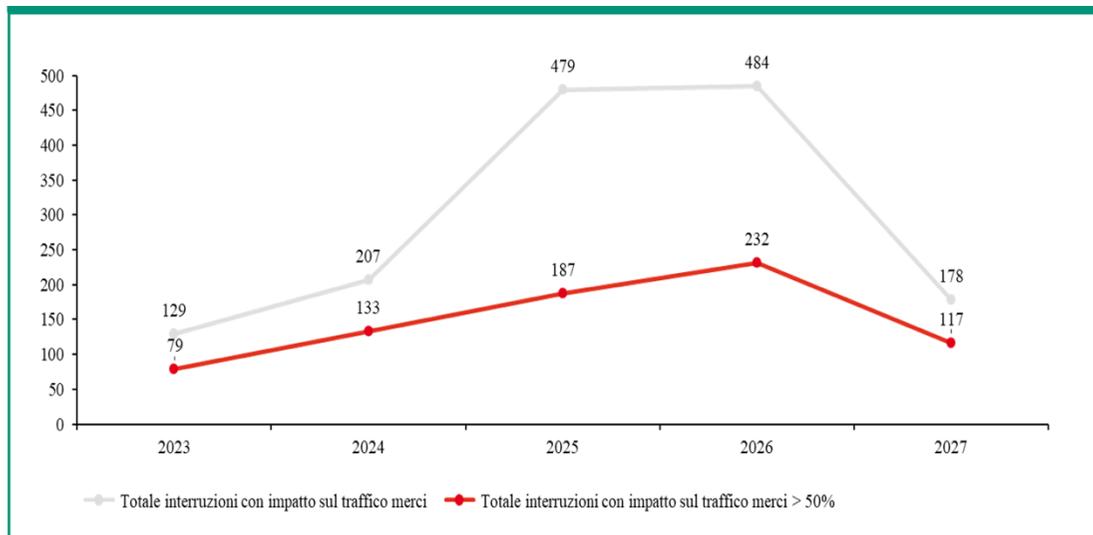
CRISI DEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI ITALIANO



1. DIMINUIZIONE DEL NUMERO DI TRENI-KM PERCORSI NEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

Nel 2024, la crisi del trasporto ferroviario merci in Italia si è aggravata ulteriormente, con una perdita complessiva del -5% rispetto al 2021, anno della ripresa post-pandemica. È quindi necessario un intervento strutturale per rilanciare il settore e renderlo un pilastro competitivo e sostenibile della logistica nazionale.

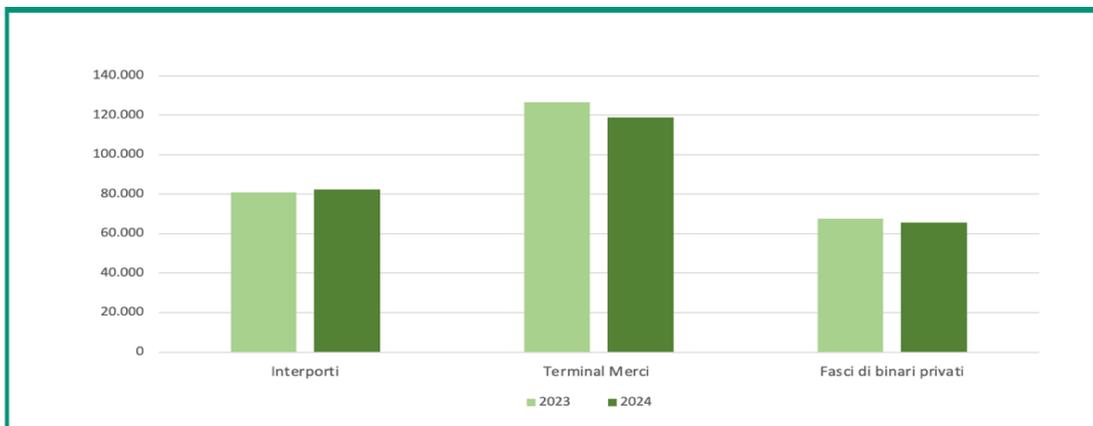
Grafico 1: Treni-Km percorsi sulla rete ferroviaria nazionale (mln)



Fonte Dati: RFI

Grafico 2: numero interruzioni ferroviarie periodo 2023-2027

RIPERCUSSIONI SULL'ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO



Fonte Dati: RFI

Grafico 3: numeri di treni merce negli impianti di ultimo miglio ferroviario

2. IMPATTO DELLE INTERRUZIONI FERROVIARIE SUL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI.

Nel 2025, le interruzioni ferroviarie per consentire lo svolgimento dei lavori PNRR sull'infrastruttura aumenteranno rispetto al 2024, con 479 interruzioni programmate, di cui 187 con un impatto superiore al 50% sul trasporto ferroviario merci.

Nel 2026 la situazione purtroppo non migliora e, solo nel 2027, è prevista una riduzione delle criticità, secondo la programmazione fornita dal Gestore dell'Infrastruttura.

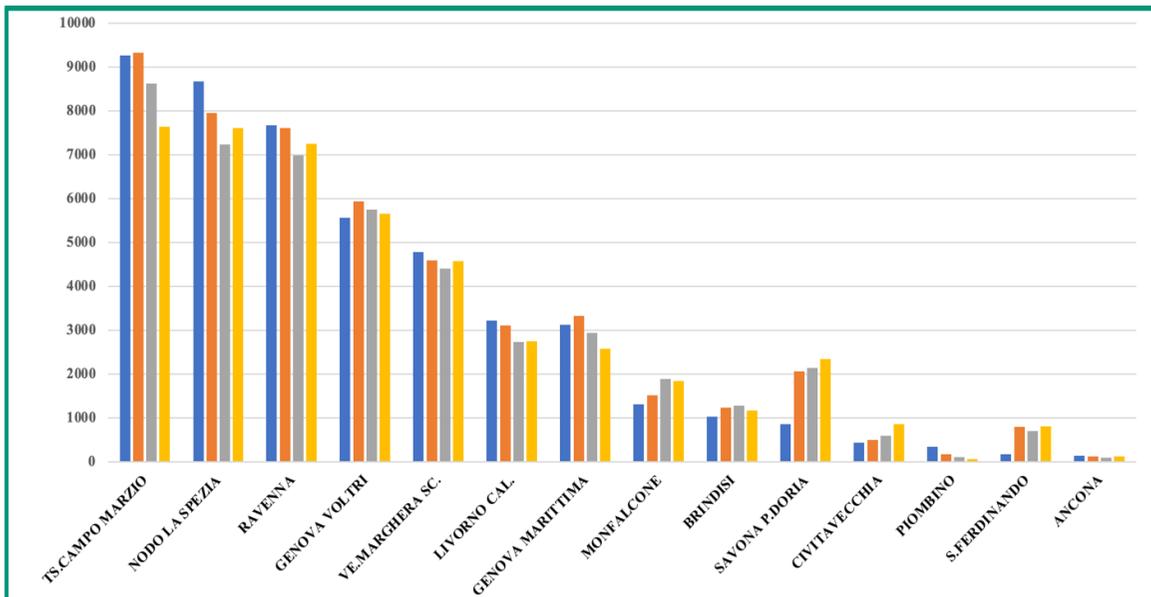
I lavori PNRR sull'infrastruttura ferroviaria rappresentano un'opportunità fondamentale per adeguare il sistema di trasporto ferroviario merci agli standard europei (ad es.: treni da 750 metri e maggiore capacità di linea per treni pesanti).

Tuttavia, nel periodo di attuazione degli interventi, non sono stati previsti aiuti specifici per le imprese del settore, nonostante le inevitabili ripercussioni dei lavori sul traffico

3. DIMINUIZIONE VOLUMI NEI TERMINAL FERROVIARI

La crisi del traffico ferroviario merci impatta anche sui volumi nei terminal ferroviari, dove il numero di treni merce nel 2024 è complessivamente diminuito rispetto al 2023.

RIPERCUSSIONI SULL'ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO IN AMBITO PORTUALE



Fonte Dati: RFI

Anno 2021 Tot. 46624
Anno 2022 Tot. 48278
Anno 2023 Tot. 45476
Anno 2024 Tot. 45288



4. DIMINUIZIONE DEL NUMERO DI TRENI MERCE NEI PORTI NAZIONALI

La crisi del traffico ferroviario merci ha avuto ripercussioni negative anche sul numero di treni merce aventi origine o destino nei porti nazionali. Gli stessi si sono ridotti di circa il **-0,3% rispetto al 2023** e circa **-6% rispetto al 2022**.

Grafico 3: numero treni merci con O/D in stazioni RFI nei porti nazionali (periodo 2021 - 2024)

LE PROPOSTE DI ASSOCIAZIONE FERMERCICI PER RILANCIARE IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI ITALIANO

Associazione FerMerici, nel costante confronto con gli Operatori e gli stakeholders del comparto logistico ferroviario, ha raccolto le istanze più urgenti utili a rilanciare il trasporto ferroviario merci italiano.

Le proposte di Associazione Fermerci riguardano i seguenti ambiti:

- Area infrastruttura ferroviaria;
- Area intermodale;
- Materiale rotabile e investimenti;
- Personale di esercizio;
- Digitalizzazione dei processi.



PROPOSTE PER MITIGARE L'IMPATTO DELLE INTERRUZIONI FERROVIARIE SUL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

Fermerci ha proposto a RFI, e all'ART, di anticipare al 2025 l'entrata in vigore del periodo tariffario 2026-2029, che prevede un pedaggio agevolato per le imprese del trasporto ferroviario merci, maggiormente impattate dalle interruzioni ferroviarie.

PROPOSTE PER OTTIMIZZARE LA CAPACITA' DELLA RETE FERROVIARIA

È fondamentale garantire una programmazione strategica più flessibile e tempestiva della capacità della rete ferroviaria.
PROPOSTE:

- 1. Consentire alle IF di rettificare i costi delle tracce imposte dall'attuazione dei lavori PNRR** - Le interruzioni infrastrutturali legate ai lavori PNRR impongono variazioni obbligate nei percorsi e modifiche nella programmazione, con conseguente aumento dei costi operativi per le Imprese Ferroviarie. Fermerci chiede al Gestore di consentire alle IF di rettificare i costi delle tracce imposte dai lavori PNRR, evitando ulteriori aggravii economici per gli operatori del settore.
- 2. Deroga all'applicazione delle penali per la cancellazione delle tracce non imputabile agli Operatori** - Fino al termine dei lavori PNRR sull'infrastruttura ferroviaria, gran parte delle cancellazioni sono dovute dalla presenza dei cantieri sulla rete ferroviaria. Si chiede una sterilizzazione delle penali nei casi in cui i ritardi imputati all'Impresa Ferroviaria siano, in realtà, conseguenza di precedenti ritardi, intervenuti a causa di interruzioni di Rete.

PROPOSTE PER OTTIMIZZARE IL PIANO DI IMPLEMENTAZIONE ERTMS

L'adozione del sistema europeo di segnalamento ERTMS è un passo fondamentale per garantire l'interoperabilità ferroviaria e aumentare la capacità infrastrutturale.

L'attuale piano di implementazione redatto dal Gestore dell'infrastruttura (periodo 2022-2035) richiede alle Imprese Ferroviarie l'onere di adeguare i locomotori con costi elevati e senza benefici diretti. Inoltre, le complesse procedure autorizzative rallentano il processo e ostacolano l'uso delle nuove locomotive interoperabili sulle linee già attrezzate con ERTMS e SCMT.

PROPOSTE:

- 1. Accettare l'implementazione del sistema ERTMS BL 3.4.0** come soluzione stabile per i prossimi 10 anni e semplificare le procedure di attuazione;
- 2. Prevedere un piano economico a sostegno degli Operatori coinvolti** - necessario per coprire i costi di adeguamento dei rotabili, con criteri basati sui costi reali e sulle tempistiche di implementazione.



PROPOSTE A SOSTEGNO DEL FERROBONUS NAZIONALE

Il trasporto intermodale ferroviario ha dimostrato affidabilità e resilienza, soprattutto durante la pandemia, garantendo continuità alla catena logistica nazionale. Recenti evidenze statistiche confermano che l'incentivo **Ferrobonus**, erogato direttamente ai clienti, è stato essenziale per la sopravvivenza del traffico ferroviario merci.

PROPOSTE:

1. **Stabilizzare l'incentivo Ferrobonus a 50 milioni di euro/anno** per garantire continuità e competitività al trasporto ferroviario

PROPOSTE A SOSTEGNO DEL FERROBONUS REGIONALE

Il rilancio del trasporto ferroviario merci nei territori è fondamentale per sostenere la competitività logistica e industriale del Paese.

PROPOSTE:

1. **Fermerci ha intrapreso un dialogo costante con le amministrazioni regionali per promuovere l'introduzione o l'implementazione del "Ferrobonus Regionale"**. Alcune Regioni hanno già risposto positivamente (Abruzzo, Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana, Puglia), il dialogo Fermerci proseguirà per estendere questa misura in tutte le Regioni italiane.



Nella **Carta dell'Ultimo Miglio Ferroviario**, presentata da Fermerci, è disponibile un'analisi delle criticità infrastrutturali, tecniche e normative, nonché un'analisi dei benefici in termini di sostenibilità e servizio alle imprese offerti da questo settore. Per migliorare l'efficienza complessiva del sistema di ultimo miglio ferroviario è necessaria un'integrazione efficiente di tutta la catena logistica e l'eliminazione dei colli di bottiglia.

PROPOSTE:

1. **uniformare gli standard infrastrutturali ferroviari europei** con quelli dei porti, terminal e raccordi ferroviari;
2. **rifinanziare l'Art. 47-bis comma 6 della Legge 96/2017** per consentire interventi di efficientamento e sviluppo sull'infrastruttura di penultimo e ultimo miglio ferroviario, e adeguamento agli standard europei;
3. **istituire un tavolo tecnico di ultimo miglio per definire un piano condiviso sull'attrezzaggio a terra del sistema ERTMS**;
4. **Rendere strutturale l'incentivo a sostegno della manovra portuale nei porti, c.d. "Ferrobonus Portuale", e prevedere un analogo sostegno ai servizi di manovra ferroviaria negli impianti di ultimo miglio ferroviario.**



PROPOSTE FERMERCICI - MATERIALE ROTABILE E INVESTIMENTI

FONDO LOCO E CARRI

L'art. 1, comma 2 lettera c) punto 4 del DL n. 59/2021, convertito con la legge n. 101/2021, ha istituito il fondo "Loco e Carri" destinato all'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto ferroviario merci (60 milioni di euro per l'acquisto di nuove locomotive e 55 milioni per l'acquisto di nuovi carri). Gli incentivi, autorizzati dalla Commissione Europea, non sono mai stati erogati e sono stati defianziati. Il taglio ha causato un grave danno alle imprese che avevano investito confidando in nell'erogazione di queste risorse. Gli ordinativi effettuati nel triennio 2021-2023, relativi soltanto all'acquisto di locomotive, ammontano a circa 700 milioni di euro per l'acquisto di 196 nuove macchine. All'importo indicato vanno aggiunte le risorse investite dagli operatori nel biennio 2024-2025.

PROPOSTE:

1. **Rifinanziare urgentemente il fondo loco e carri ed erogare tempestivamente gli incentivi spettanti agli Operatori.**



PROPOSTE FERMERCICI - PERSONALE DI ESERCIZIO

SOSTEGNO ALLA FORMAZIONE DEL PERSONALE DI ESERCIZIO FERROVIARIO

Il PNRR promuove il sostegno all'occupazione giovanile, per questo è importante incentivare l'ingresso di giovani nel settore del trasporto ferroviario merci per favorire il ricambio generazionale e il potenziamento delle competenze professionali nel settore logistico ferroviario.

PROPOSTE:

1. **Introdurre un contributo economico sotto forma di voucher**, destinato ai giovani che intendono conseguire le abilitazioni utili all'esercizio del trasporto ferroviario merci.



PROPOSTE FERMERCICI - DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI

DIGITALIZZARE IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI ITALIANO

I fondi per la digitalizzazione stanziati dal PNRR hanno lo scopo di aumentare la competitività del trasporto ferroviario merci nazionale, realizzando un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati, in grado di semplificare procedure, processi e controlli, grazie alla dematerializzazione dei documenti e allo scambio di dati e informazioni. Da tempo la maggior parte degli altri Paesi dell'Unione Europea ha già digitalizzato interi processi documentali.

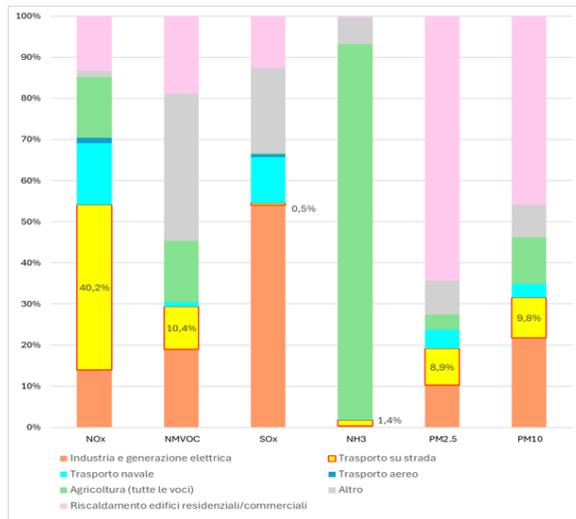
PROPOSTE:

1. **Dare attuazione al regolamento 1056/2020 in tema di interscambio di documenti elettronici**, attraverso l'evoluzione tecnologica degli strumenti a disposizione delle diverse modalità di trasporto.

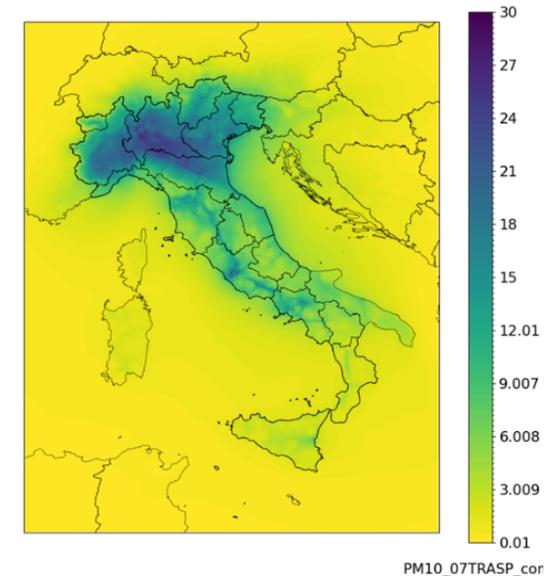


IL CONTRIBUTO DEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE: RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI E DECARBONIZZAZIONE DEL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE

Le concentrazioni di particolato atmosferico (PM10) risultano significativamente più elevate nelle aree metropolitane e lungo le principali direttrici stradali interessate dai flussi commerciali, dove prevale l'impiego di mezzi a combustione. (Figura a destra).



Al contrario, il trasporto ferroviario delle merci, che nel 2022 ha registrato un consumo di energia elettrica da fonti rinnovabili pari a 178 ktep - con una proiezione di crescita fino a 567 ktep entro il 2030 - rappresenta una modalità di trasporto a basso impatto ambientale, che non contribuisce alla produzione di particolato e non incide negativamente sulla qualità dell'aria (Figura a sinistra).



Il trasporto ferroviario merci concorre attivamente alla decarbonizzazione del sistema logistico nazionale e al decongestionamento delle strade, in quanto ogni treno consente di evitare circa l'80% di consumi energetici rispetto agli equivalenti 50 mezzi pesanti. (Figura a destra)

La sostenibilità del trasporto ferroviario merci

Lo spostamento della merce sul treno evita circa l'80% di consumi rispetto agli equivalenti 50 mezzi pesanti






**75-85%
Consumi evitati**

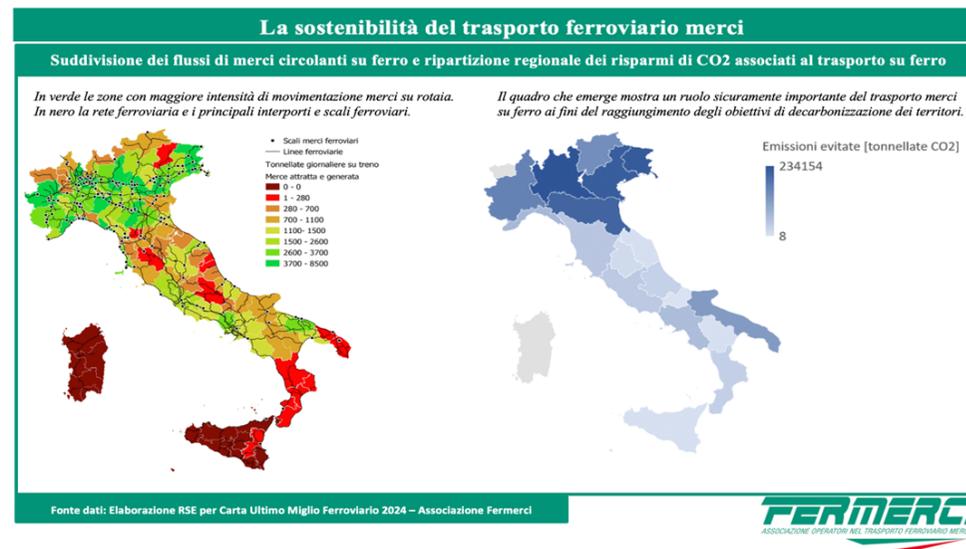



**1
Treno**

**50
TIR**

Fonte Dati: Rapporto Annuale Fermerci 2024

La diminuzione dei volumi di traffico ferroviario merci aumenta la concentrazione di CO2 nei territori italiani. Come si evince dal grafico, la concentrazione di CO2 nei territori è inferiore dove si registra una maggiore intensità di movimentazione merci su rotaia. (Figura a destra)



L'aumento della concentrazione di CO2 e delle polveri sottili (PM10), già registrata in diverse aree del Paese, ha portato la Commissione Europea ad avviare una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia.

IL PIANO NAZIONALE PER LA QUALITÀ DELL'ARIA PRESENTATO DALL'ITALIA

In risposta alla procedura d'infrazione, l'Italia ha notificato alla Commissione Europea il **Piano nazionale per la qualità dell'aria**. Il Piano contiene il dettaglio delle attività programmate per ridurre le emissioni inquinanti e migliorare la qualità dell'aria.

Tra le misure previste dal Piano, rientra l'incremento dell'incentivo Ferrobonus, con l'obiettivo di incentivare il trasporto ferroviario delle merci in alternativa alla strada, contribuendo così alla riduzione delle emissioni di PM10.

Associazione Fermerci ritiene che gli incentivi al trasporto ferroviario delle merci debbano essere considerati veri e propri investimenti sul futuro del sistema Paese, sia in un'ottica industriale - come strumento strategico a servizio della competitività delle imprese - sia in un'ottica ambientale, grazie ai benefici in termini di risparmio energetico, riduzione delle emissioni di CO₂ e abbattimento delle polveri sottili, che rappresentano i principali driver di questa transizione.