



Rilancio del trasporto ferroviario merci italiano

Proposte di Associazione Fermerci

Fermerci è l'Associazione di categoria che rappresenta gli Operatori nel trasporto ferroviario delle merci in Italia.

L'Associazione è organizzata in sette sezioni e rappresenta in modo sistemico a livello istituzionale le istanze di tutti gli Operatori della logistica ferroviaria:

- 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.

Aderiscono a Fermerci direttamente o in forma aggregata oltre 60 aziende.

La lista è disponibile al seguente link: <https://www.fermerci.it/associati/>

Ogni anno Fermerci realizza il Rapporto sullo stato del Trasporto Ferroviario merci italiano.

Le edizioni sono consultabili qui: [Rapporto Annuale 2024](#) - [Rapporto Annuale 2023](#)

CONTATTI

Clemente Carta – Presidente
Giuseppe Rizzi – Direttore Generale
Emanuel Bonanni – Relazioni esterne
Maurizio Esposito – Eventi e Marketing

mail: fermerci@fermerci.it

LA CRISI DEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI ITALIANO

Nel 2023 il trasporto ferroviario merci italiano ha sofferto numerose criticità che nell'insieme hanno rappresentato una vera e propria tempesta perfetta:



Tensioni geopolitiche internazionali e diminuzione della produzione:

- Conflitto Russo – Ucraino;
- Conflitti nel Mar Rosso;
- Recessione economica e conseguente diminuzione della produzione industriale (2023 pari al - 2,5% rispetto al 2022).

Il trasporto ferroviario merci è stato il settore più danneggiato da queste dinamiche che hanno comportato una riduzione del traffico merci internazionale.



Interruzioni alla circolazione ferroviaria a causa di contingenze internazionali

- Interruzione totale dei collegamenti ferroviari transitanti per il Valico di Modane, a causa della frana verificatasi in prossimità del traforo del Frejus.
- Limitazione alla circolazione ferroviaria nel tunnel del Gottardo.

Queste interruzioni hanno determinato un'ulteriore crisi del trasporto ferroviario merci perché da questi valichi transita il 34% del volume complessivo d'import-export dell'Italia con i Paesi



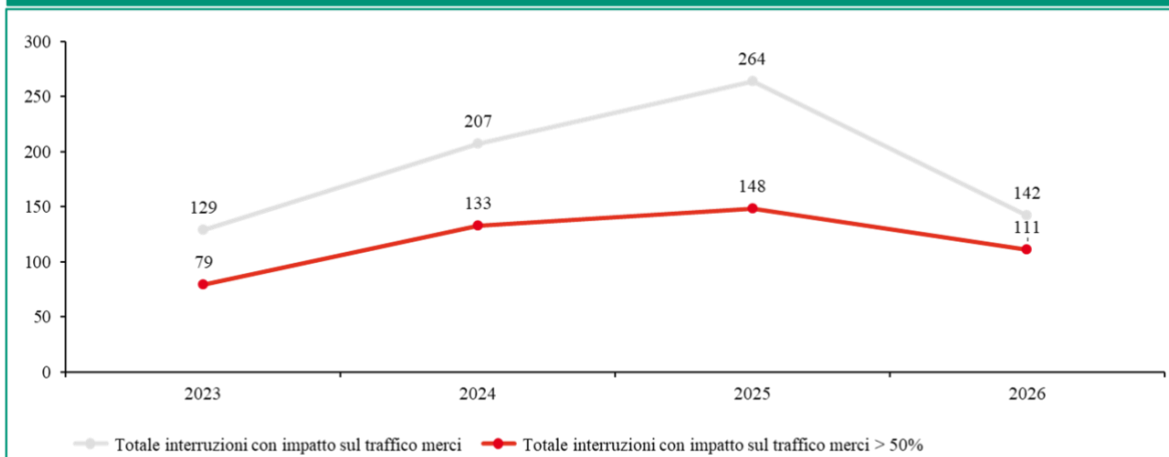
Transizione infrastrutturale fino al 2026 e perdita di competitività del trasporto ferroviario merci:

Come si evince dal grafico seguente,

- Nel 2024 l'attuazione dei lavori PNRR sull'infrastruttura ferroviaria comporta l'interruzione di circa il 50% delle linee ferroviarie;
- Nel 2025 le interruzioni aumenteranno ulteriormente.

L'attuazione dei lavori PNRR sull'infrastruttura ferroviaria determina una vera e propria transizione infrastrutturale che durerà fino al 2026. Le interruzioni comportano soppressione dei servizi e deviazioni di percorso con allungamento dei tempi di percorrenza e maggiori costi a carico degli operatori ferroviari. Questa situazione determina una inevitabile perdita di competitività del trasporto ferroviario merci

TOTALE INTERRUZIONI DI LINEA CON IMPATTO SUL TRAFFICO FERROVIARIO MERCI PER L'ORIZZONTE 2023 – 2026.

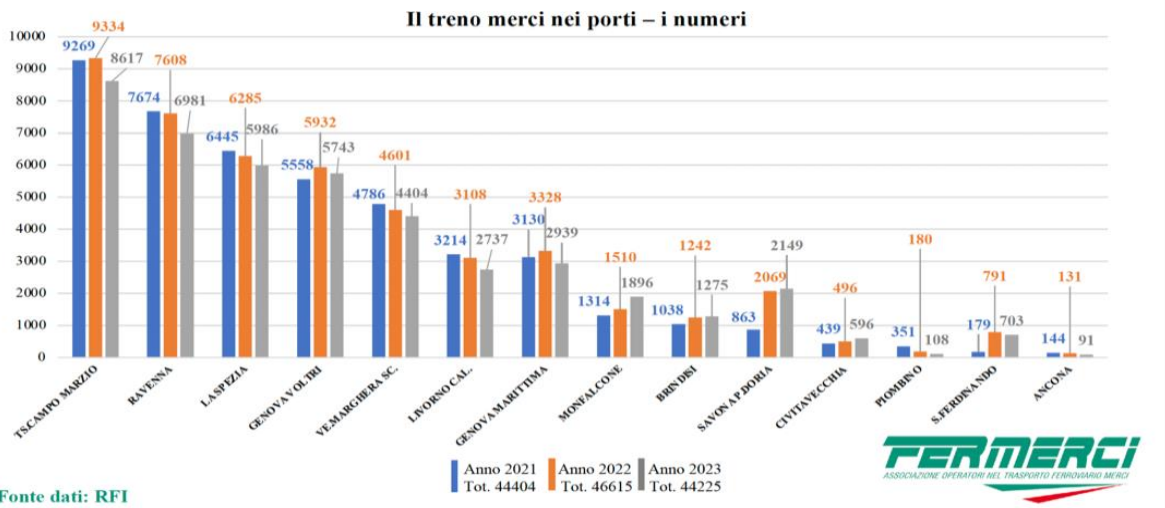


Fonte Dati: Rapporto Annuale Fermerci 2024



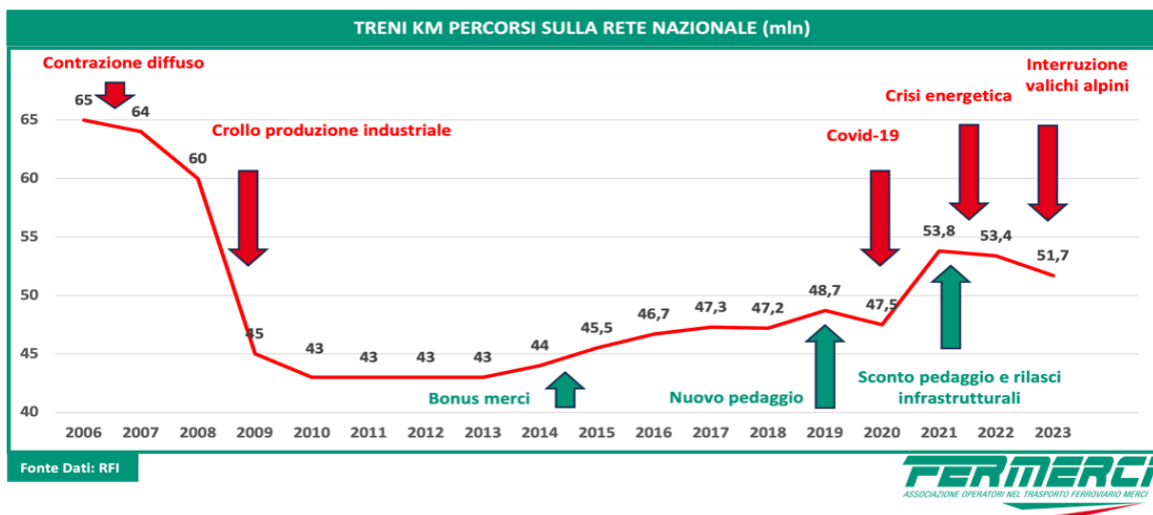
La crisi del trasporto ferroviario merci in tutti i porti nazionali:

Le tensioni geopolitiche internazionali aggravano ulteriormente la crisi del trasporto ferroviario merci perché generano conseguenze negative anche in termini di traffico ferroviario generato dai porti, diminuito nel 2023 in quasi tutti i porti nazionali, come si evince dal grafico seguente.



LE GRAVI CONSEGUENZE PER IL SETTORE E GLI OPERATORI FERROVIARI

Nell'ultimo anno il settore ha quindi registrato una perdita del 3,2% rispetto all'anno precedente, corrispondente ad una perdita di circa 1,7 milioni di treni / Km, come si evince dal grafico seguente, con prospettive preoccupanti fino al 2026.



Il trasporto ferroviario delle merci è coinvolto in una tempesta perfetta senza precedenti. Gli effetti di questa crisi sono evidenti visto che alcuni Operatori del settore hanno già fatto ricorso agli ammortizzatori sociali. La situazione descritta potrebbe peggiorare ulteriormente con gravi ricadute occupazionali per il comparto e con la riduzione di numerosi servizi offerti ai clienti del settore, ed il conseguente contro shift modale a favore del trasporto su gomma. Quest'ultimo provocherebbe la perdita definitiva della competitività del trasporto ferroviario merci in contraddizione con le politiche di investimento europee.

Le proposte di Associazione Fermerci

Istituire un **Fondo Complementare** a sostegno del trasporto ferroviario merci per accompagnare la transizione infrastrutturale in corso fino al 2027, attraverso il quale:

- finanziare un incremento annuale di € 20 milioni, dal 2024 al 2027, della norma di sostegno al trasporto ferroviario merci, c.d. **Norma Merci**. Questa norma permette di compensare, almeno parzialmente, il divario nei costi di produzione del servizio ferroviario rispetto ad altre modalità di trasporto.
- Finanziare un incremento annuale di € 20 milioni, dal 2024 al 2026, del contributo destinato ai servizi di trasporto ferroviario intermodale e trasbordato in arrivo e in partenza da nodi logistici o portuali in Italia, c.d. **Ferrobonus**, nonché una proroga dello stesso a tutto il 2027 (periodo già approvato dalla Commissione Europea in materia di aiuti di Stato). Questo contributo incentiva il proprietario della merce a scegliere la modalità di trasporto intermodale gomma / ferro.
- Associazione Fermerci ha intrapreso anche un dialogo con le Regioni sul tema del **ferrobonus regionale**. L'introduzione di questo incentivo da parte delle Regioni, infatti, consente a queste ultime di promuovere e sostenere il traffico ferroviario di merci avente origine e/o destinazione all'interno del territorio regionale. Il contributo regionale è integrativo rispetto al contributo nazionale. Ad oggi il veicolo normativo Ferrobonus Regionale è presente in quasi tutte le Regioni, molti di questi con finanziamenti attivi per l'anno in corso e successive annualità.
- Consentire alle **Autorità Di Sistema Portuale**, fino al completamento dei lavori PNRR, la facoltà di stanziare contributi dall'importo molto contenuto ma utili ed efficaci a sostegno degli operatori ferroviari che operano al servizio dell'area portuale. La misura proposta NON è onerosa per l'amministrazione centrale dello Stato.
- Evitare il definanziamento della misura **Loco e Carri** che incentiva l'acquisto di nuovi carri e nuove locomotive destinate al trasporto ferroviario delle merci. La misura è stata introdotta nell'ordinamento italiano nel 2021, è stata autorizzata dalla Commissione Europea nel 2023, ma a distanza di anni non è stata ancora attuata e rischia un definanziamento di 55 milioni. Gli Operatori Ferroviari, in attesa della assegnazione degli incentivi previsti, hanno già effettuato investimenti commerciali vincolanti maturando un'esposizione finanziaria di circa € 700 milioni per l'acquisto di 196 nuove macchine. A queste potrebbero aggiungersi ulteriori acquisti effettuati da imprese straniere che operano sul territorio italiano e quindi aver generato ulteriori investimenti. Lo scenario descritto rappresenta la classica situazione di incertezza delle regole nel nostro Paese: nel corso del perfezionamento del procedimento amministrativo, i destinatari degli effetti della norma hanno subito una modifica al quadro legislativo di riferimento. In particolare, i 115 milioni destinati per Legge all'incentivo per l'acquisto dei rotabili sopra descritti, subiscono una riduzione di 55 milioni, ovvero, circa il 40%. Questo caso è la tipica lesione di una legittima aspettativa delle imprese verso la pubblica amministrazione.
- Introdurre un sostegno stabile alla **formazione** dei giovani che intendono conseguire le abilitazioni all'esercizio ferroviario. I dati in nostro possesso rilevano che il trasporto ferroviario merci rappresenta la porta di ingresso nel mercato del lavoro per il 96% degli allievi che frequenta i corsi di formazione ferroviaria. L'introduzione di un sostegno stabile permetterebbe di contrastare il fenomeno della disoccupazione e consentirebbe al settore della logistica ferroviaria merci di fronteggiare il turnover già in corso.
- introdurre un sostegno pluriennale a copertura dei costi che le Imprese Ferroviarie dovranno obbligatoriamente sostenere per l'adeguamento delle locomotive al sistema **ERTMS**. Le locomotive operanti in Italia che necessitano di adeguamento sono 758, la spesa prevista ammonta fino a € 300.000/locomotiva ed è possibile adeguare al massimo 150 locomotive/anno.

La sostenibilità del trasporto ferroviario merci

Tutte le misure a sostegno del trasporto ferroviario merci contribuiscono attivamente alle politiche di **shift modale** perché consentono lo spostamento di merci dalla strada alla ferrovia.

Risparmio energetico e decongestionamento stradale

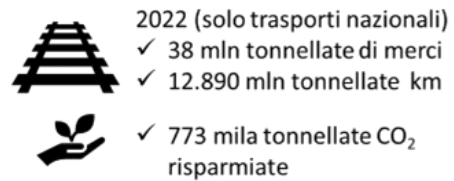
Dal punto di vista energetico, lo spostamento della merce sul treno permette di ottenere circa l'80% di consumi evitati rispetto agli equivalenti 50 mezzi pesanti e l'utilizzo del vettore elettrico in sostituzione dei combustibili fossili.



Nel 2022 sono state trasportate su ferrovia 38 milioni di tonnellate di merci, si può quindi stimare che il **risparmio di energia ottenuto, rispetto ad un equivalente trasporto su gomma, sia stato pari a 272 ktep**. Questo risparmio, se paragonato agli obiettivi di riduzione dei consumi finali assegnati al settore dei trasporti, corrisponde ad un 6% del totale.

Risparmio di Co2

Nel 2022 sono state trasportate su ferrovia 38 milioni di tonnellate di merci. L'utilizzo del treno al posto del trasporto su gomma per i trasporti nazionali ha permesso di ottenere anche un risparmio di emissioni di CO2 pari a 773 mila tonnellate, calcolato rispetto ad un equivalente trasporto su strada con autocarri di classe Euro 6.



Come dimostra l'immagine seguente, la distribuzione delle infrastrutture ferroviarie e delle merci trasportate su rotaia all'interno del territorio nazionale si riflette in una suddivisione regionale del risparmio di emissioni di CO2 dovuto al mancato utilizzo del trasporto su gomma in favore del treno.

