

LA LOGISTICA EUROPEA RIPARTE DAI BINARI

PERCHÉ IL FUTURO DEL COMMERCIO CONTINENTALE PASSA ANCHE DALLA CAPACITÀ DI RAFFORZARE IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI
DI DONATO OCCHILUPPO

IN ITALIA oltre il 90% delle merci viaggia su gomma, mentre la ferrovia resta attorno all'8%. Tuttavia, tra investimenti infrastrutturali, politiche di decarbonizzazione e ridefinizione dei corridoi logistici europei, il ruolo del trasporto ferroviario merci torna al centro del dibattito. Ne parliamo con Giuseppe Rizzi, Direttore generale di Fermerci, l'associazione che riunisce gli operatori di settore e della logistica intermodale.

Qual è oggi la fotografia reale del trasporto ferroviario merci e dove si colloca il vero nodo strutturale?
Il problema ha radici storiche. In Italia il trasporto merci su gomma è sempre stato strutturalmente prevalente, anche perché si tratta di un settore che conta oltre un milione di addetti. Il comparto ferroviario merci ha invece un peso occupazionale molto più contenuto e questo incide anche sulla centralità del tema nel dibattito pubblico. Nel breve periodo il dato chiave è che dal 2023, con l'avvio dei grandi interventi di ammodernamento della rete, il sistema sta attraversando una fase di riduzione della capacità infrastrutturale. In alcuni casi la capacità è ridotta fino al 50% e, secondo le nostre valutazioni, questa condizione peserà per tutto il 2026, con benefici più evidenti a partire da fine 2027 quando entreranno progressivamente in esercizio le nuove infrastrutture. I numeri lo confermano: nel 2025 i treni-chilometro registrano un calo del 3% rispetto al 2024, consolidando una riduzione complessiva di circa l'8% rispetto al 2021. In una fase in cui il sistema opera con metà della capacità disponibile, parlare di sviluppo del traffico è difficile: riuscire a contenere la contrazione rappresenta già un risultato significativo. Il settore opera con circa trenta imprese ferroviarie merci, in gran parte operatori privati, oltre all'ex incumbent, su una rete interessata da circa 1.300 cantieri. Molti lavori si svolgono nelle ore notturne,

che sono però anche quelle in cui si concentra gran parte del traffico merci, con un impatto inevitabile sull'operatività. Nonostante queste difficoltà, la rete italiana continua a gestire circa 10.000 treni al giorno con livelli di puntualità rilevanti e senza arrivare a isolare territori o distretti produttivi. Va inoltre ricordato che l'intensità degli investimenti ferroviari finanziati oggi attraverso il Pnrr non nasce dal nulla: molti progetti erano già stati programmati negli anni precedenti e il Pnrr ne ha semplicemente accelerato la realizzazione, contribuendo anche a riequilibrare decenni di investimenti europei più concentrati sulla rete stradale che su quella ferroviaria.

Nel Milleproroghe è stata prorogata fino al 2030 la misura di incentivo alla manovra ferroviaria nei porti. Ci potrebbe spiegarne la portata?

Si tratta di una misura che nasce da un lavoro diretto di Fermerci. L'entità dello stanziamento, 500mila euro per ciascuna Autorità di Sistema Portuale, può sembrare contenuta, ma è stata pensata per intervenire su un costo molto concreto del trasporto ferroviario: quello della manovra, cioè le operazioni di composizione e scomposizione dei convogli. Nei porti questo problema è spesso amplificato dalla limitata disponibilità di spazio: con binari lunghi 700-900 metri basterebbero poche operazioni per comporre i treni; con binari da circa 400 metri, invece, le manovre si moltiplicano, aumentando i costi e riducendo la competitività del ferro rispetto al 'tutto gomma'. L'impatto potenziale è evidente: un treno merci standard europeo può trasportare fino a 70 contenitori, equivalenti a circa 70 camion. Se da un porto partono dieci treni in una notte, significa sottrarre alla viabilità locale circa 700 mezzi pesanti. In Italia molti porti si tro-



GIUSEPPE RIZZI

Direttore generale di Associazione Fermerci ricopre anche il ruolo di vice presidente e Responsabile relazioni esterne del Forum Mercintre- no. Specializzato in diritto e gestione dei servizi pubblici, rappresentanza di interessi economici ed industriali. Dal 2008 occupato nelle principali organizzazioni del trasporto ferroviario merci e logistica.



vano all'interno o a ridosso dei centri urbani: per questo il tema riguarda non solo la logistica, ma anche la qualità della vita nelle città.

La Commissione europea ha autorizzato la misura proprio per i benefici sui costi esterni del trasporto, minori emissioni, meno congestione, meno incidentalità e minore usura delle strade, e la proroga fino al 2030 rappresenta un passo importante verso una maggiore stabilità dello strumento.

I dati dei traffici portuali spiegano perché interventi di questo tipo siano necessari: nel 2025 i treni merci in entrata e uscita dai principali porti registrano un calo del 2,5% rispetto al 2024 e di circa l'8% rispetto al 2022, spesso a causa dei lavori di revamping e ammodernamento dei nodi ferroviari portuali.

Il passo successivo è estendere lo strumento ai retroporti e ai terminal terrestri. In alcuni scali, inoltre, i 500mila euro previsti rischiano di essere insufficienti: portare il contributo tra 1 e 1,5 mln di euro per Autorità di Sistema Portuale

consentirebbe di sostenere meglio le operazioni ferroviarie e accelerare la riduzione del traffico pesante nei porti urbani.

Le interruzioni programmate in Germania su assi strategici per l'export italiano stanno creando allarme. Perché e quanto conta la differenza di approccio rispetto all'Italia?

Per molti anni la Germania è stata considerata una locomotiva anche dal punto di vista ferroviario. Tuttavia, ha a lungo trascurato gli interventi di manutenzione straordinaria della rete e oggi si trova ad affrontare una fase di forte criticità infrastrutturale. Il gestore tedesco ha presentato un piano di lavori fino al 2032 che prevede interruzioni su oltre quaranta linee, alcune di primaria importanza.

Si tratta di tratte che attraversano la valle del Reno e l'area della Ruhr, lungo la direttrice della cosiddetta blue banana europea e sull'asse del corridoio Nord-Sud, quello che gli operatori associano anche al corridoio Genova-Rotterdam, con

infrastrutture strategiche come le gallerie del Gottardo, del Lötschberg e del Ceneri e con il sistema di collegamenti che include anche il Terzo Valico dei Giovi. Quando questi assi si interrompono non si blocca soltanto una parte della rete tedesca: si condiziona la logistica di una parte rilevante dell'Europa e, in modo diretto, anche l'import-export italiano.

La differenza principale riguarda l'approccio. L'Italia tende a graduare le interruzioni, concentrandole nelle ore notturne, nei fine settimana o in finestre distribuite, per evitare di isolare territori e distretti produttivi. In Germania, invece, si prospettano chiusure integrali delle linee anche per cinque mesi consecutivi: una soluzione più rapida per i cantieri, ma potenzialmente molto più impattante sulle catene di approvvigionamento. I rischi non sono teorici. Nel luglio 2017, con l'incidente e la chiusura della galleria di Rastatt, l'asse ferroviario Nord-Sud rimase interrotto per cinque o sei settimane. Nel settore si stimò un impatto economico di circa 2 mld di euro sul sistema logistico italo-tedesco. Oggi si parla di interruzioni programmate molto più estese.

C'è poi un aspetto spesso sottovalutato: non è a rischio solo il trasporto ferroviario. Si mette sotto pressione anche il trasporto combinato e, indirettamente, la logistica stradale, perché il primo e l'ultimo miglio restano su gomma. È quindi un problema che riguarda l'intero sistema logistico.

Infine, sugli incentivi: l'Italia dispone di modelli di sostegno efficaci, ma soffre di un problema strutturale di burocrazia. Tra l'approvazione delle norme e l'effettiva liquidazione delle risorse possono trascorrere anche due o tre anni, con il rischio di scaricare sul settore un ruolo improprio di 'banca' in attesa dei trasferimenti pubblici. ■