

La sfida dell'armamento ferroviario

**Piazza Pia. Il progetto-chiave
per la mobilità del Giubileo 2025**



La tempesta perfetta del trasporto merci

I Paesi Ue con sistemi ferroviari più simili al nostro, Francia e Germania, stanno attraversando una fase difficile, al pari dell'Italia. Inoltre, l'Europa deve essere considerata il mercato centrale per il trasporto ferroviario delle merci, con l'obiettivo di concretizzare lo Spazio ferroviario unico europeo

di Giuseppe Rizzi*

L'intero comparto è in profonda crisi, il significato di quest'ultima parola offre una soluzione al problema: scelta. È necessaria e urgente una scelta di politica dei trasporti concreta, non solo da parte del legislatore nazionale, ma anche comunitario, che ha mostrato segni di incertezza prima della fine dell'ultima legislatura. Speriamo che il nuovo Parlamento europeo, e quello italiano, riportino il settore ferroviario merci ad assumere il ruolo che merita

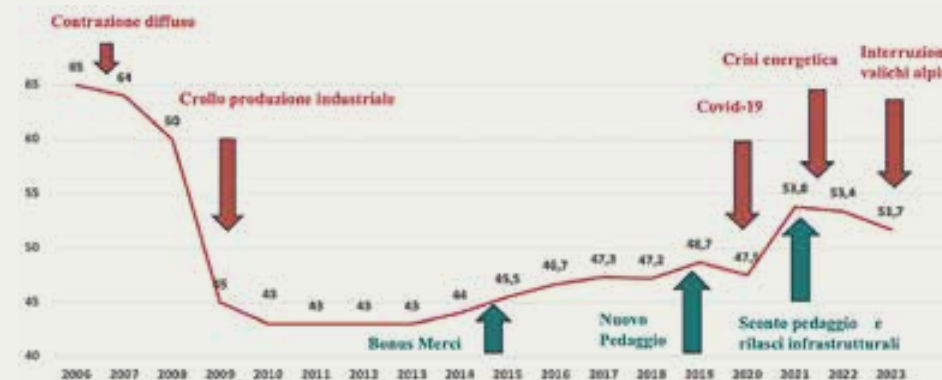
Il trasporto ferroviario delle merci in Italia e in Europa si trova da oltre un anno al centro di una tempesta perfetta. I Paesi Ue con sistemi ferroviari più simili al nostro, Francia e Germania, stanno attraversando una fase difficile, al pari dell'Italia. Inoltre, l'Europa deve essere considerata il mercato centrale per il trasporto ferroviario delle merci, con l'obiettivo di concretizzare lo Spazio ferroviario unico europeo. Una recente analisi, di tipo scientifico, è stata presentata con il Rapporto annuale Fermerci, presso il Senato della Repubblica. Il documento sottolinea le criticità che potranno minare lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci in Italia e in Europa. L'approfondimento contenuto è duplice, uno di tipo infrastrutturale e un altro di tipo ambientale. Questi sono i due pilastri che sostengono il settore, in quanto hanno fondato le azioni politiche e normative degli ultimi venti anni da parte del legislatore comunitario e nazionale, le stesse rafforzate con il Recovery fund e con la sua attuazione.

Prima di affrontare i due *focus* di approfondimento, è doveroso evidenziare che il settore nel corso del 2023 ha registrato una perdita di volumi di traffico rappresentata da diversi indicatori. Riguardo ai treni-km percorsi sull'intera rete nazionale, la riduzione è stata del 3,2% rispetto all'anno precedente, corrispondente a una perdita di circa 1,7 milioni di treni/km, come si evince dal grafico 1, con prospettive preoccupanti fino al 2026.

Riguardo al numero dei treni merci effettuati nei porti italiani, nella maggior parte di essi c'è stata una riduzione di traffico, come rappresentato dal grafico 2.

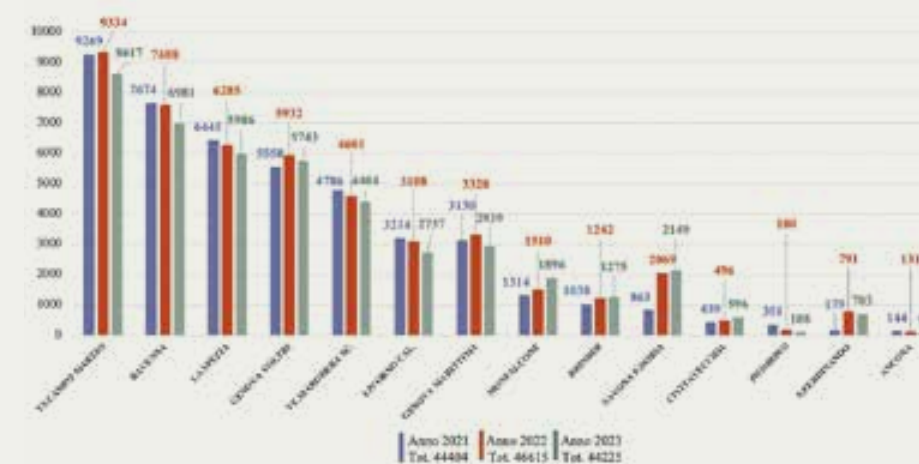
A livello europeo, l'Italia detiene la quarta rete ferroviaria più estesa, posizionandosi dietro a Germania, Francia e Polonia. La rete italiana, infatti, si compone di quasi 17mila km di linee ferroviarie di proprietà statale, gestite da Rete ferroviaria italiana, e di tremi-

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



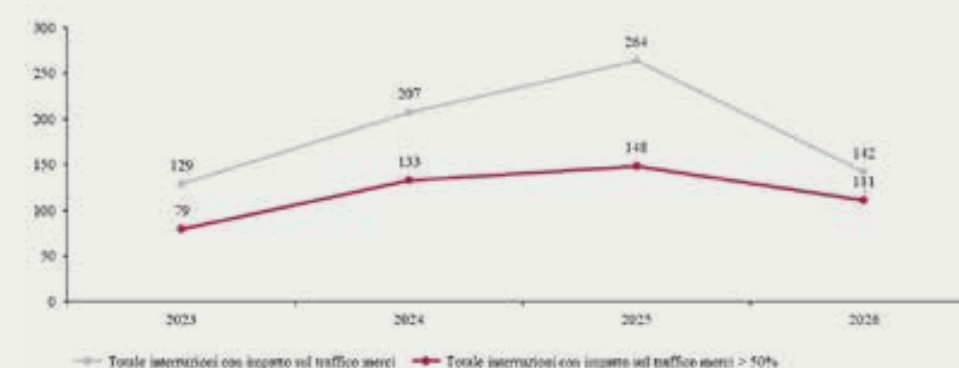
Fonte: RFI

Grafico 2:
Il treno merci nei porti
Numero treni (2021-2023)



Fonte: RFI

Grafico 3:
Totale interruzioni di linea
con impatto sul traffico
ferroviario merci per
l'orizzonte 2023-2026



Fonte: Rapporto annuale Fermerci 2024

la km di linee secondarie, di proprietà regionale e gestite da diverse società sia pubbliche sia private. Il 73% è elettrificato e solamente il 46% è a doppio binario, senza considerare poi che la rete nazionale è molto vulnerabile in quanto esposta ai danneggiamenti causati da frane ed eventi alluvionali che sempre più frequentemente si abbattano sul nostro territorio. Questi sono i motivi per cui il settore ferroviario è nel pieno di una “Transizione Infrastrutturale”, provocata dalla messa a terra degli investimenti previsti nel PNRR.

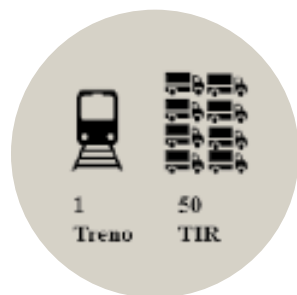
Ad ogni modo, osservando l'andamento storico dei volumi, si nota che a partire dalla crisi economica e il conseguente crollo di traffico nel 2008, il trasporto ferroviario delle merci in Italia ha manifestato una ripresa a partire dal 2010, con una parziale tenuta anche di fronte al Covid-19. Nell'ultimo triennio, sono stati registrati ulteriori segnali di regressione accentuati nel corso del 2023, con prospettive preoccupanti per il 2024. Le riduzioni di traffico recenti sono sicuramente imputabili agli scenari geopolitici, alla interruzione di alcuni dei principali valichi alpini (Frejus e Gottardo) ed in particolare dalle interruzioni ferroviarie, necessarie per svolgere in sicurezza i lavori previsti sull'ammodernamento dell'infrastruttura.

Nel 2024, per l'attuazione delle opere del PNRR, sarà interrotto circa il 60% delle linee ferroviarie, corrispondenti a circa 4100 giorni di indisponibilità delle stesse e nel 2025 la situazione sarà peggiore (vedi grafico 3).

Il Rapporto inoltre ha esaminato il ruolo del trasporto ferroviario delle merci nel percorso di decarbonizzazione chiesto dalle istituzioni europee.

Tra le varie risultanze dell'indagine, in termini di comparazione con il

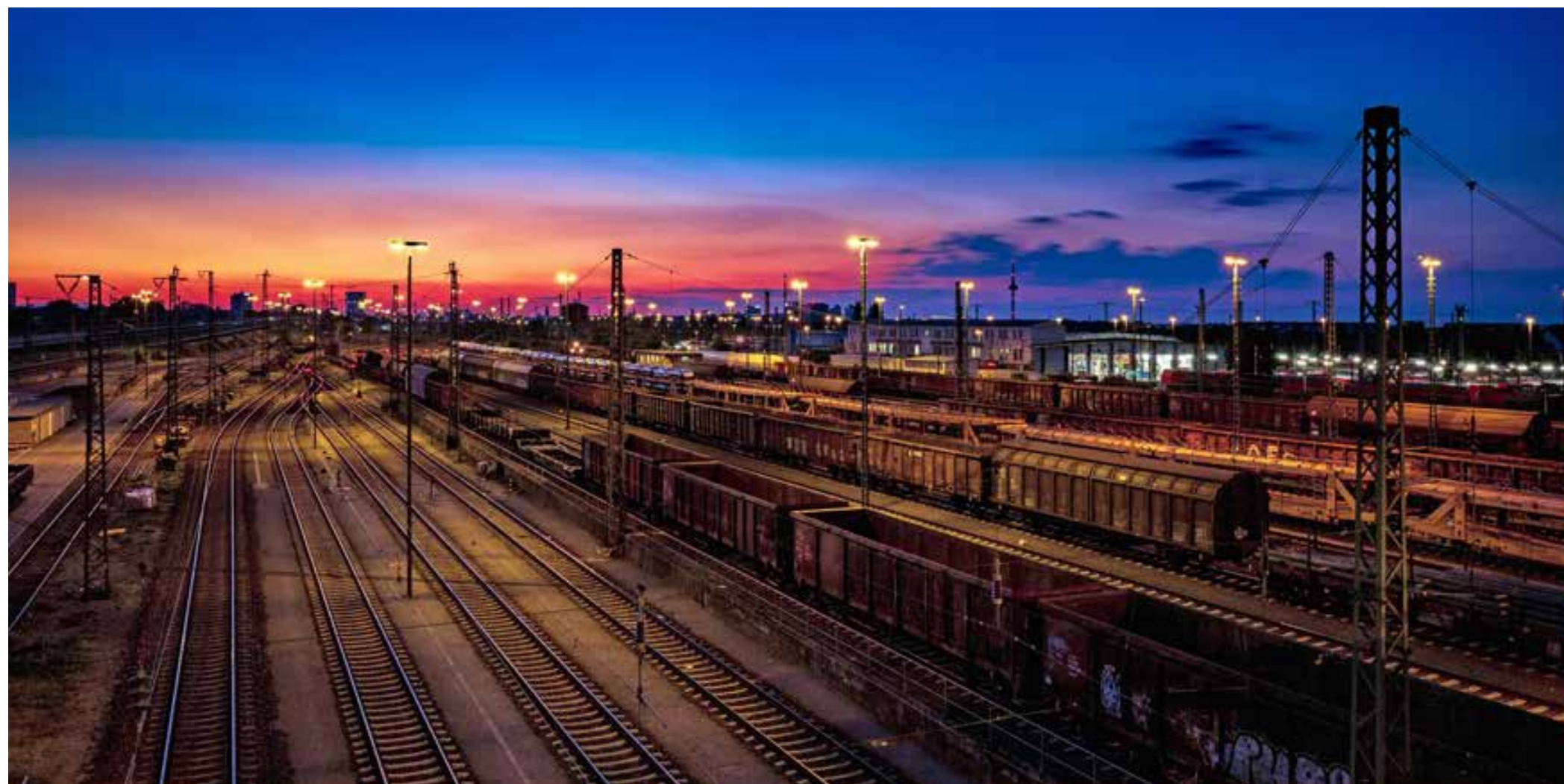
In termini di comparazione con il trasporto stradale delle merci, oltre all'analisi sul risparmio di CO₂, si valuta anche il consumo energetico. Esercizio inedito, svolto per rappresentare anche l'opportunità di tipo industriale che il settore è in grado di offrire a un sistema-Paese. Riguardo a questo profilo è stato calcolato che un treno merci di 700 tonnellate, quindi non a standard europeo (2000 tonnellate), equivale a 50 mezzi pesanti (trattori-tir) di tipo Euro6, consente di ottenere circa l'80% di consumi energetici in meno.



trasporto stradale delle merci, oltre l'analisi sul risparmio di CO₂, è stato valutato anche il consumo energetico. Esercizio inedito, svolto per rappresentare anche l'opportunità di tipo industriale che il settore è in grado di offrire a un sistema-Paese.

Riguardo a questo profilo è stato calcolato che un treno merci di 700 tonnellate, quindi non a standard europeo (2000 tonnellate), equivale a 50 mezzi pesanti (trattori-tir) di tipo Euro6, consente di ottenere circa l'80% di consumi energetici in meno.

La situazione descritta, presenta un intero comparto in profonda crisi, il significato di quest'ultima parola offre una soluzione al problema: scelta. È



necessaria e urgente una scelta di politica dei trasporti concreta, non solo da parte del legislatore nazionale, ma anche comunitario, che ha mostrato segni di incertezza prima della fine dell'ultima legislatura. Speriamo che il nuovo Parlamento europeo, e quello italiano riportino il settore ferroviario merci ad assumere il ruolo che merita, coerentemente con gli investimenti effettuati e con le strategie politiche europee degli ultimi venti anni.

Questo è necessario per evitare danni irreversibili che il contesto descritto è in grado di causare a molte delle imprese del comparto, non è da escludere che molte di esse non siano in grado di arrivare integre alla consegna dei lavori

sull'infrastruttura ferroviaria, molti previsti per il 2027.

Occorre, inoltre, un sostegno dell'intero comparto, partendo dal potenziamento di quanto il quadro normativo regolatorio già prevede.

Le misure necessarie sono: il raddoppio del contributo previsto per il Ferrobonus nazionale fino al 2026; l'aumento del 20% della contribuzione prevista dalla norma merci fino al 2026; la creazione di un ferrobonus regionale in ogni Regione, laddove non presente, utilizzando l'intesa già prevista con il ministero dei Trasporti; la creazione di un ferrobonus portuale a sostegno della manovra ferroviaria nei porti, misura di incentivo al treno merci, facoltativa, a carico delle Adsp e non dello Stato centrale; la creazione di un voucher ferroviario merci per la formazione del personale di esercizio nel trasporto ferroviario delle merci, contributo economico da erogare direttamente a favore dell'allievo in formazione; e l'attuazione delle misure previste nel Pnrr riguardo alla digitalizzazione del settore.

Gli incentivi citati sono necessari a sostenere il settore fino a fine 2026, alcune di esse molto probabilmente saranno soppresse nel momento in cui la rete ferroviaria rimodernata, consentirà il trasporto più efficiente delle merci riducendo i costi e rendendo più competitiva la modalità ferroviaria.