



PORTI E COMPETITIVITÀ DELL'ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO

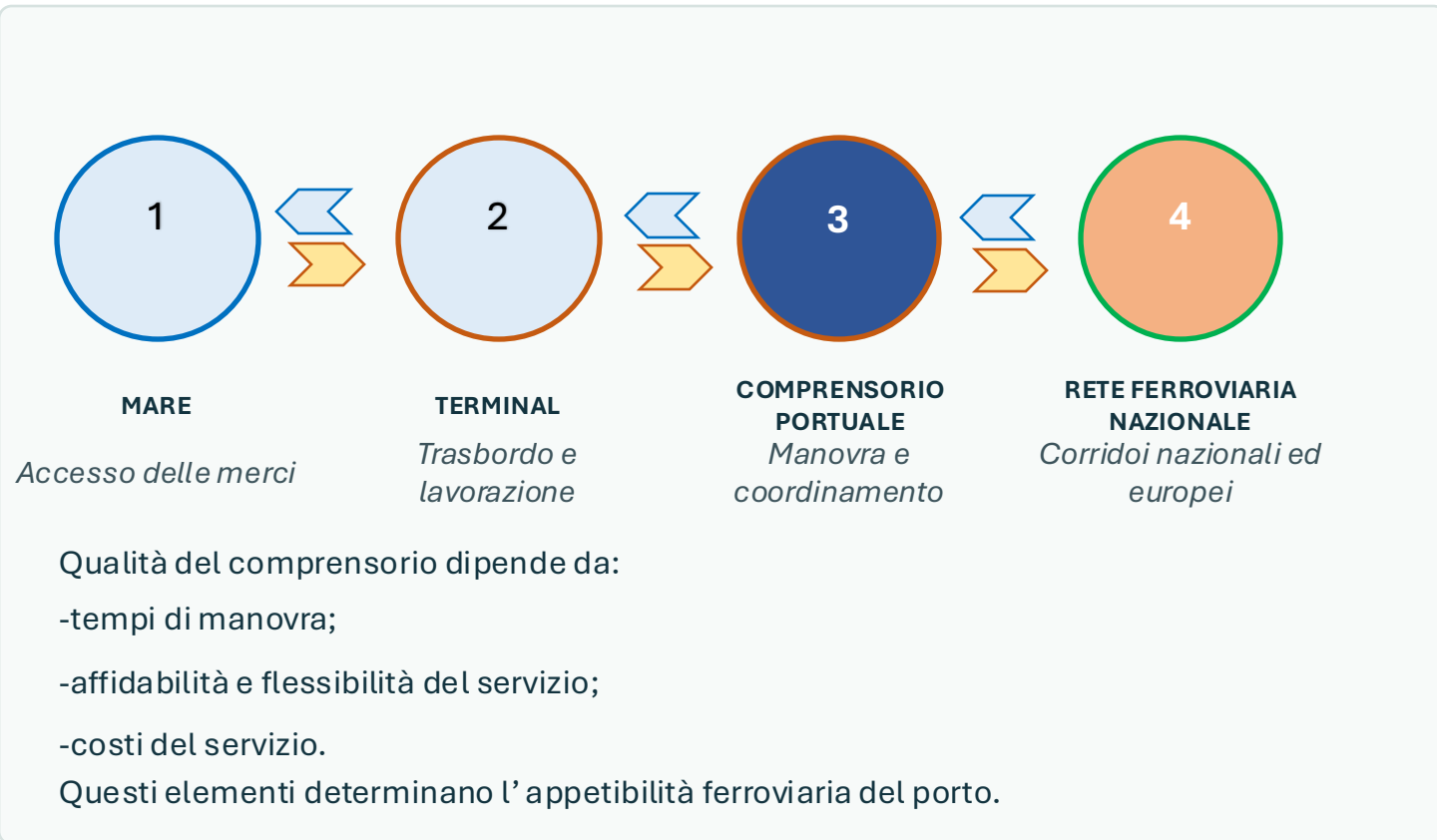
Le priorità della Carta dell'Ultimo Miglio Ferroviario 2026

Alessandra Libardo | 14 ottobre 2026
Responsabile area Pianificazione Portuale
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale

Emanuele Profice
Responsabile Ufficio Logistica, Politiche Europee e Rapporti con gli Enti Regolatori
Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

I porti, cerniera tra mare, ferrovia e sistema produttivo

Compensorio Ferroviario portuale è **l'interfaccia tra terminal e rete nazionale**.



MARE ↔ FERROVIA ↔ MERCATI

Interfaccia porto-ferrovia – criticità infrastrutturali

La disponibilità dell'infrastruttura è necessaria, ma non sufficiente: conta il funzionamento dell'intero sistema.

CRITICITÀ INFRASTRUTTURALI

- Binari A/P insufficienti
- Moduli inferiori allo standard europeo
- Carenza di aste per ricoveri/buffer
- Elettrificazione limitata
- Linee di manovra a singolo binario
- Numerosi attraversamenti viari

QUESTI INVESTIMENTI VANNO COORDINATI CON GLI INVESTIMENTI E LA CAPACITÀ DELLA RETE ESTERNA (ES. MODULO 740, SATURAZIONE NODI, ECC)

CONTESTO – MANOVRA FERROVIARIA

Aree controllate, basse velocità, movimenti prevalentemente di manovra in molti casi protetti da manovratori a terra.

CRITICITÀ – ASSENZA DI UNO STANDARD AD HOC

I requisiti delle infrastrutture sono derivati dalla rete nazionale con:

- costi elevati di infrastrutturazione e manutenzione;
- iter complessi anche per risoluzione di elementi fuori standard;
- rinuncia di alcuni raccordati ad investire nella modalità ferroviaria

PROPOSTA

Definizione di:
standard infrastrutturali specifici,
procedure più semplici e prescrizioni
commisurate al rischio effettivo.

Definizione di Contratti di Raccordo portuali con iter semplificato (anche in considerazione di porti ricadenti in ZES/ZLS)



Obiettivo: mantenimento dei livelli di sicurezza applicando regole coerenti con il contesto operativo.

Interfaccia porto-ferrovia – criticità operative

La logistica evolve verso una gestione unitaria; la manovra resta una funzione di sistema.

INTEGRAZIONE LOGISTICA

Shipping, terminal, ferrovia e retroporti sempre più coordinati.

POTENZIALE FERROVIARIO

La gestione integrata può rendere sostenibili anche alcuni traffici su distanze e volumi più contenuti.

MANOVRA PORTUALE ≠ BUSINESS ORDINARIO

- Servizio di interesse generale
- Attività con margini contenuti,
- Rappresenta un costo fisso che incide di più sulle distanze brevi e su volume limitati
- Domanda derivate;
- Flessibilità VS disponibilità squadre/locomotori

SERVIZIO DI INTERESSE
GENERALE

INVESTIMENTI

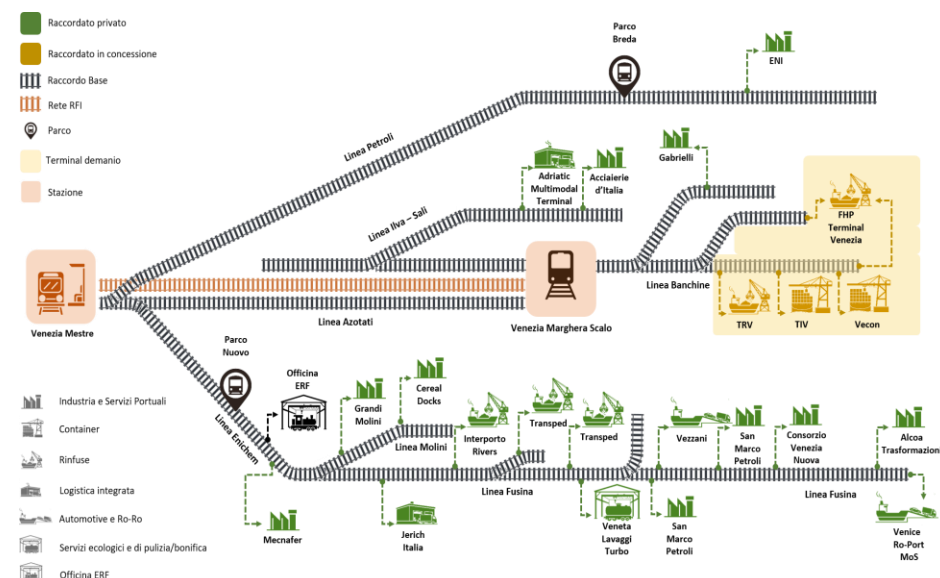
TEMPI DI MANOVRA
RILEVANTI

COSTO FISSO
~700/800 €/MANOVRA

DISCONTINUITÀ
INFORMATIVE

**LIMITATA PARTECIPAZIONE NELLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO O
PARTECIPAZIONE DIRETTA DELLE ADPS**

Grafo Comprensorio Ferroviario di Venezia Marghera Scalo



Affidamenti più lunghi per investire e ridurre i costi della manovra

La contendibilità va salvaguardata, ma la durata deve essere coerente con il ciclo degli investimenti.

3-5 anni → orizzonte insufficiente per ammortizzare gli investimenti maggiori

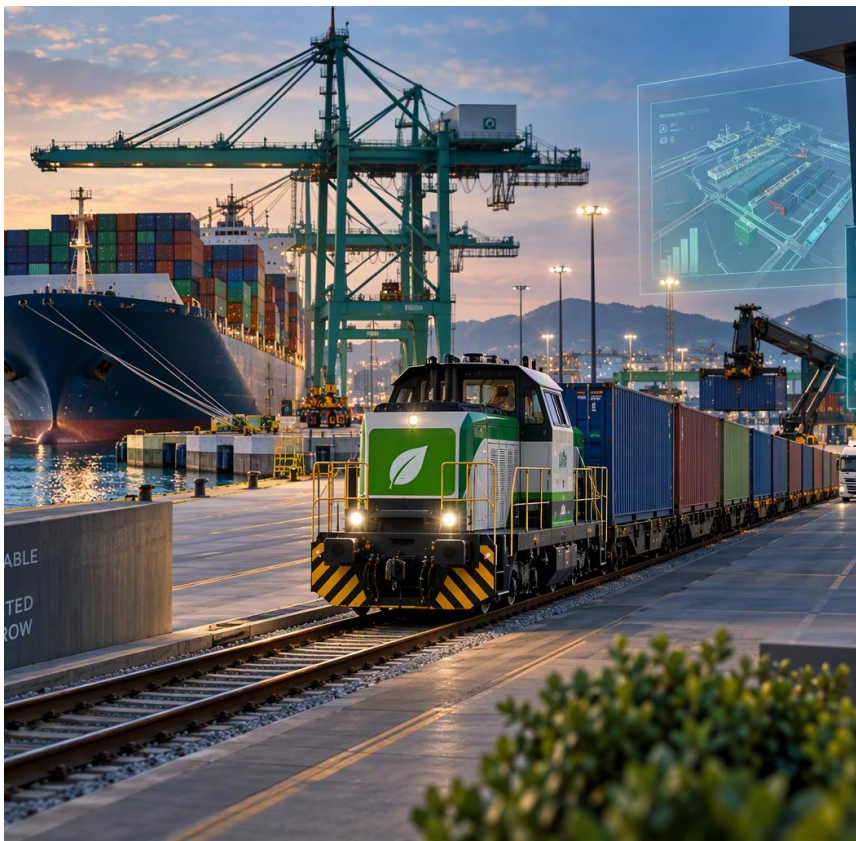
PERCHÉ SERVE UN ORIZZONTE PIÙ LUNGO

Rinnovo e revamping delle locomotive
Officine, manutenzione e diagnostica
Digitalizzazione dei processi
Formazione e sostenibilità

PROPOSTA: ESTENDERE GLI AFFIDAMENTI

- Durata fino a 10-15 anni con obblighi di investimento verificabili
- Estensioni collegate a qualità, puntualità, digitalizzazione e sostenibilità
- Riconoscimento del valore residuo degli asset essenziali a fine affidamento

Più certezza regolatoria → più investimenti → servizio più efficiente → tariffe più competitive



Sostenere l'esercizio oggi e ridurre strutturalmente i costi domani

La misura per la manovra deve integrarsi con incentivi al trasporto ferroviario e sostegno agli investimenti.



INCENTIVI AL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

- Ferrobonus nazionale stabile e coordinato con le misure regionali
- Incentivi ai collegamenti con origine/destinazione nei porti
- Sostegno all'avvio, al consolidamento e alla regolarità dei servizi

INCENTIVI ALLA MANOVRA

- Piena attuazione della misura per la manovra portuale
- Sostegno calibrato su volumi, complessità e costi effettivi
- Quadro nazionale stabile, complementare alle risorse delle AdSP
- Supporto a locomotive, infrastrutture, tecnologie e organizzazione

Sostegno all'esercizio + investimenti strutturali = ferrovia più competitiva e più trasferimento modale

Dalle criticità alle leve per una ferro-portualità competitiva

Un percorso coerente: infrastrutture e regole adeguate, servizio sostenibile, investimenti e incentivi.

01

CAPACITÀ COMPENSORI

Investire in interventi infrastrutturali e tecnologici

02

COORDINAMENTO

Infrastrutturale e operativo tra Terminal, Compensori e rete

03

PROPORZIONALITÀ

Regole commisurate al rischio – standard «ultimo miglio portuale»

04

SEMPLIFICAZIONE

Raccordi e procedure (ZES/ZLS)

05

SOSTEGNO ATTIVITA' DI MANOVRA

- Sbocco dei contributi delle AdSP;
- previsione ulteriori risorse nazionali

06

AFFIDAMENTI SERVIZIO MANOVRA

Durata coerente con gli investimenti per consentire incremento qualità del servizio offerto

07

INCENTIVI E INVESTIMENTI

Rinnovo locomotori digitalizzazione

Ridurre costi e tempi dell'ultimo miglio portuale per rendere il ferro una scelta competitiva.

Più capacità • più affidabilità • più investimenti • più trasferimento modale