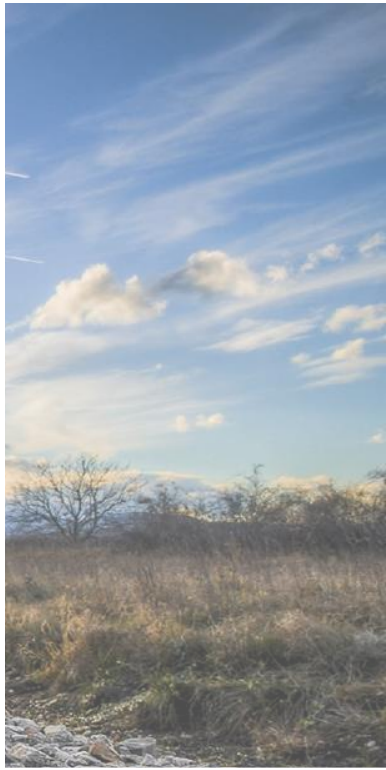
Rapporto annuale trasporto ferroviario merci 2024

Paolo Guglielminetti | Partner | PwC Global Rail & Road Leader



Le sfide del trasporto ferroviario merci

Obiettivo Commissione Europea: + **50% trasporto di merci su rotaia entro il 2030** e **x2 entro il 2050**.
→ Target sfidante che si confronta con tre fondamentali transizioni: **industriale**, **ambientale** e **digitale**.

Le sfide internazionali & la produzione industriale

Diverse disruptions geopolitiche:

- pandemia **Covid-19**,
- conflitto **Russo-Ucraino**,
- tensioni e conflitti nel **Mar Rosso**,

penalizzano economia - in **recessione** dal **2018** - con impatti significativi sul trasporto merci.

Calo della produzione industriale (2023 pari a -2,5% rispetto al 2022), → riduzione traffico ferroviario delle categorie merceologiche tradizionali

La sfida tecnologica & la transizione digitale

Principali iniziative europee a supporto dell'**interoperabilità** del **trasporto ferroviario**:

- diffusione del sistema europeo **ERTMS**,
- recente adozione del **DAC** (accoppiamento automatico digitale).

Piano Accelerato ERTMS (2036) → richiesti ingenti investimenti alle imprese ferroviarie per l'adeguamento del parco circolante

La sfida sostenibile & la transizione ambientale

Principali obiettivi del PNIEC:

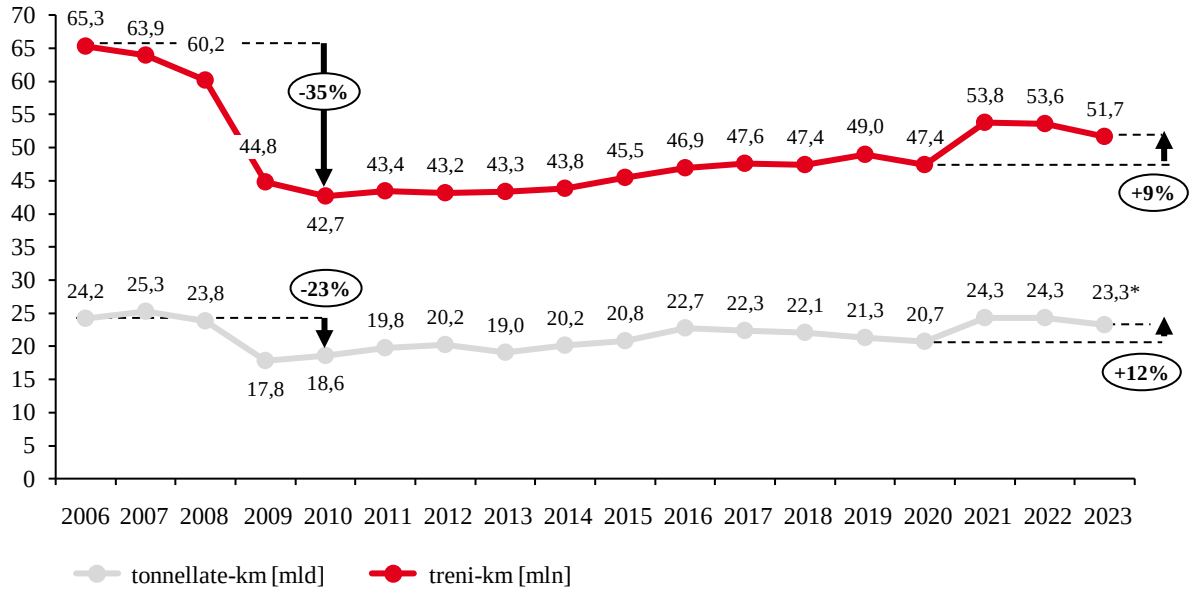
- riduzione dei consumi
- e delle emissioni che vanno ad interessare tutti i settori.

Lo **shift modale** dalla strada alla ferrovia rappresenta la strategia chiave per la **decarbonizzazione** del settore merci.

Necessità del settore di raggiungere elevati standard di sostenibilità → possibili impatti nel settore sociale e produttivo

L’andamento del traffico ferroviario merci

Ripresa del trasporto ferroviario merci a partire dal 2010, con tenuta del settore anche di fronte alla **pandemia Covid-19** e al **conflitto Russo-Ucraino.** Nel **2021** recuperati i livelli di **volumi** registrati nel primo decennio degli anni 2000 (2006-2007).



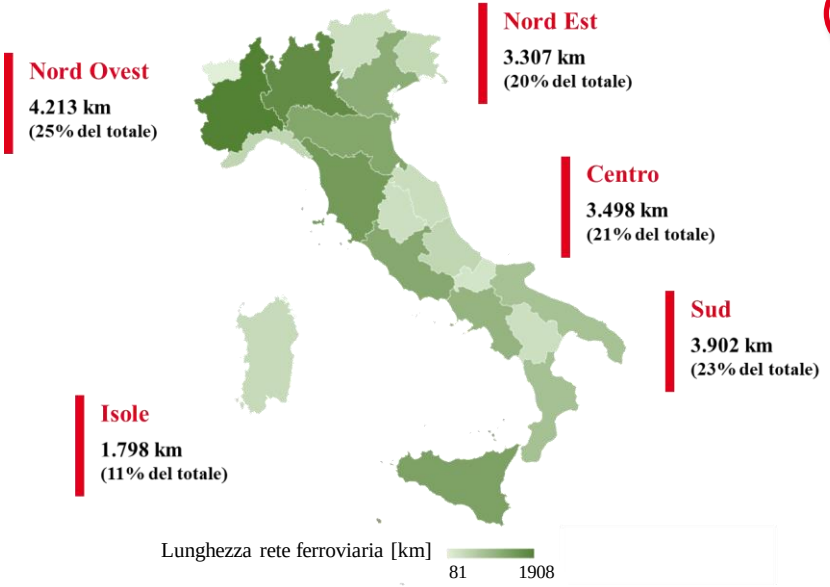
Il **2022** ha presentato **segnali di regressione**, confermati e **accentuati nel corso del 2023**:

- **2021:** +14% treni-km, +17% ton-km rispetto al 2020
- **2022:** -0,4% treni-km, ~0% ton-km rispetto al 2021
- **2023:** -4% treni-km, -4% ton-km rispetto al 2022

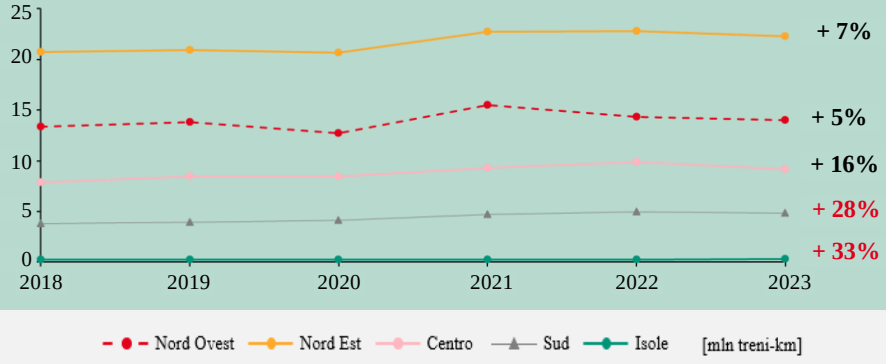
Fonte: dati RFI e ISTAT.
* Il dato relativo alle tonnellate-km trasportate su ferro nel 2023 è una stima PwC sulla base delle tonnellate-km registrate da RFI per mezzo del sistema PIC e dati disponibili su ISTAT.

L’infrastruttura e l’offerta ferroviaria in Italia

Maggiore estensione della rete ferroviaria e richiesta di capacità nelle regioni settentrionali.
A livello europeo, Italia **4° per estensione rete ferroviaria**, dopo Germania, Francia e Polonia, e **3° per densità** (km/kmq).



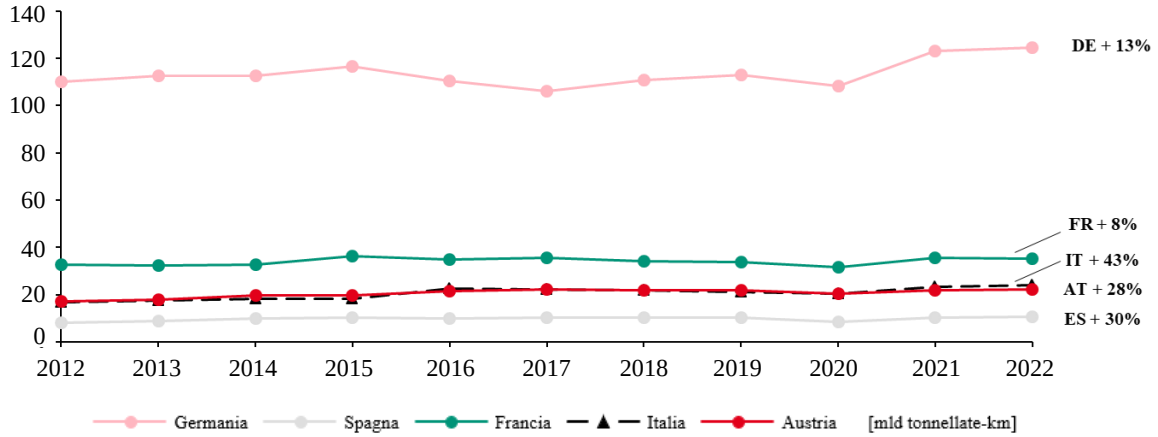
Distribuzione dell’**offerta di trasporto**: ~ **70% dei treni merci in movimento nelle regioni settentrionali** (di cui **43% nelle nel Nord Est)**. N**otevole crescita** dell’offerta **negli ultimi anni nelle le regioni meridionali**.



Fonte: elaborazione PwC su fonte dati RFI.

L’andamento del traffico a confronto con i competitor europei

Tonnellate-km trasportate in Italia tra il 2012-2022 **in linea in termini di volumi** a quelle movimentate nei principali **Paesi EU** con caratteristiche simili dal punto di vista geografico, economico e sociale.



In Europa

399 miliardi tonnellate-km nel 2021
+8,7% rispetto al 2020

398 miliardi tonnellate-km nel 2022
- 0,5 % rispetto al 2021

Quota modale in Italia **al di sotto** della media EU. Nel **2021:**

Unione Europea (EU-27)
17,0% (+ 0,2 rispetto al 2020)

Italia
12,6% (+ 0,7 rispetto al 2020)

Ripartizione modale del trasporto merci interno 2021 (trasporto ferroviario, stradale e navigazione interna). Fonte: dati Eurostat 2021 (aggiornamento 15 Marzo 2023).

Fonte: dati Eurostat 2021.

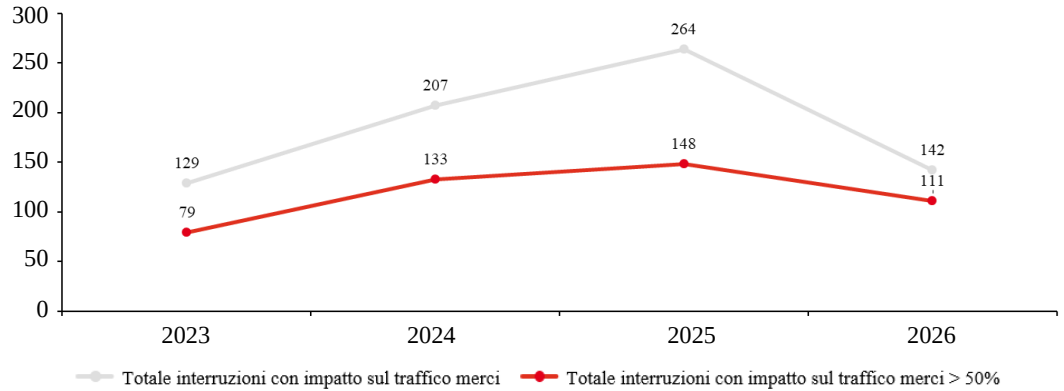
Le interruzioni sull'infrastruttura ferroviaria in Italia

Dati di traffico nel 2023 pari a 51,7 milioni di treni-km, in calo rispetto al 2022 del 4%, risultato anche di **criticità** e **limitazioni lato infrastruttura**, molte delle quali si prevedono anche nel 2024.

Stima dei giorni di indisponibilità della rete - 2024

2.900	**1.200**
Stima totale giorni indisponibilità **di linea**	Stima totale giorni indisponibilità **di binario**

Interruzioni di linea con impatto sul traffico merci (2023-2026)



Principali interruzioni del 2023 connesse a:

- interruzione **Valico del Frejus**
- limitazione **Tunnel del Gottardo**
- alluvione **Regione Emilia Romagna e Toscana**

\+ Implementazione **interventi PNRR** sull'infrastruttura ferroviaria nazionale

Fonte: dati RFI.

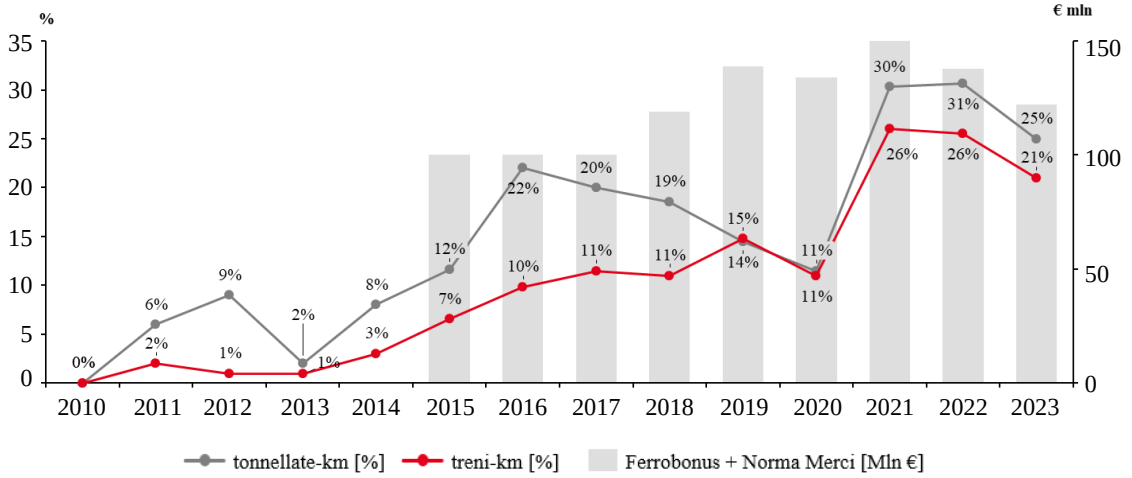
L’effetto delle politiche di incentivazione

Le politiche di incentivazione hanno prodotto risultati positivi, seppur **non hanno consentito il recupero di quota modale dell’Italia rispetto ai paesi Euro**. L’incremento dei treni-km circolanti non ha corrisposto ad un progressivo incremento delle risorse.

Ferrobonus 2023 – 2026
22 mln €/anno

+

Norma Merci fino al 2027
max 100 mln €/anno



Incentivi Regionali attualmente in vigore**:**

- **Emilia Romagna**
  (€6,4 mln dal 2023 al 2025)
- **Friuli Venezia Giulia**
  (€5 mln/anno fino al 2027)
- **Calabria**
  (€5 mln/anno fino al 2024)

\+ La **Regione Liguria** ha di recente approvato il finanziamento di 100.000 € per il 2024

Fonte: elaborazione PwC su fonte dati Ministero dei Trasporti, ISTAT e RFI.

Considerazioni di sintesi

1. Il **settore ferroviario delle merci in Italia**, dopo un sostanziale recupero nel corso del 2021, **presenta** a partire dal 2022 **segnali di regressione**, confermati e accentuati nel corso del 2023, **con prospettive preoccupanti per il 2024**. L'aumento dei **costi energetici**, i nuovi scenari **geopolitici** e la **crisi climatica** ostacolano il raggiungimento degli obiettivi ambientali del 2030, richiedendo una strategia adattativa.

2. Rispetto alla **media europea**, il settore logistico ferroviario in Italia continua ad essere caratterizzato da volumi di traffico ancora insufficienti con una **quota modale del 12,6%, in netto contrasto con il 17,0% della media UE** e un'**offerta ferroviaria disomogenea** e prevalentemente **concentrata nelle Regioni settentrionali**.

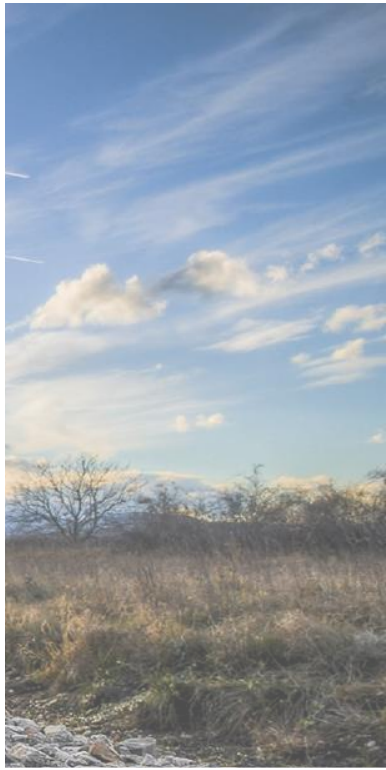
3. l'Italia sta affrontando una fase di **transizione infrastrutturale**. Il **potenziamento della rete ferroviaria** pur comportando, da un lato, un miglioramento delle prestazioni nel medio e lungo termine, dall'altro, **determina una sostanziale limitazione dell'utilizzo** nel breve periodo con **gravi conseguenze per gli operatori del servizio**.

4. Le **misure di sostegno diretto al trasporto ferroviario** varate dal Governo nazionale e dalle Regioni hanno avuto, negli ultimi anni, un **ruolo determinante** per continuare ad **incentivare il trasporto ferroviario**. **Tuttavia gli incentivi, seppur contribuendo ad un incremento della quota ferroviaria, non hanno, ad oggi, consentito il recupero di quota modale dell'Italia rispetto ai paesi dell'eurozona.**

Grazie per l'attenzione

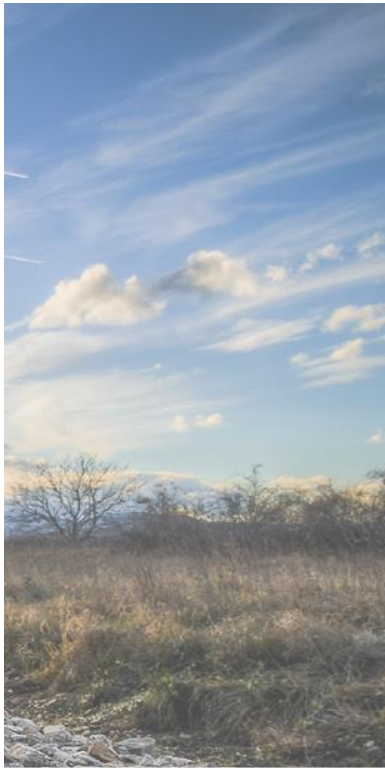
Paolo Guglielminetti | Partner | PwC Global Rail & Road Leader

paolo.guglielminetti@pwc.com



Rapporto annuale trasporto ferroviario merci 2024

Francesca Bazzocchi | Senior researcher | RSE s.p.a.



RSE per la ricerca

MISSION

Ricerca sul sistema energetico

a beneficio di tutti i consumatori

PROPRIETA' e CONTROLLO

S.p.A. posseduta da MEF tramite GSE, opera su indirizzo MASE

PERSONE

350 persone circa

2/3 laureati, 80% ricercatori;

sede principale Milano.

ATTIVITA' PER LA TRANSIZIONE

Ricerca sul sistema energetico

Supporto alla regolazione/normazione

Trasferimento tecnologico

Affiancamento all'industria

Rappresentanza internazionale

RSE dal 2023 è Associato Aggregato di Fermerci e, come partner scientifico, ha curato la valutazione dei consumi energetici connessi al trasporto di merci su ferrovia.

pwc

RSE Ricerca Sistema Energetico

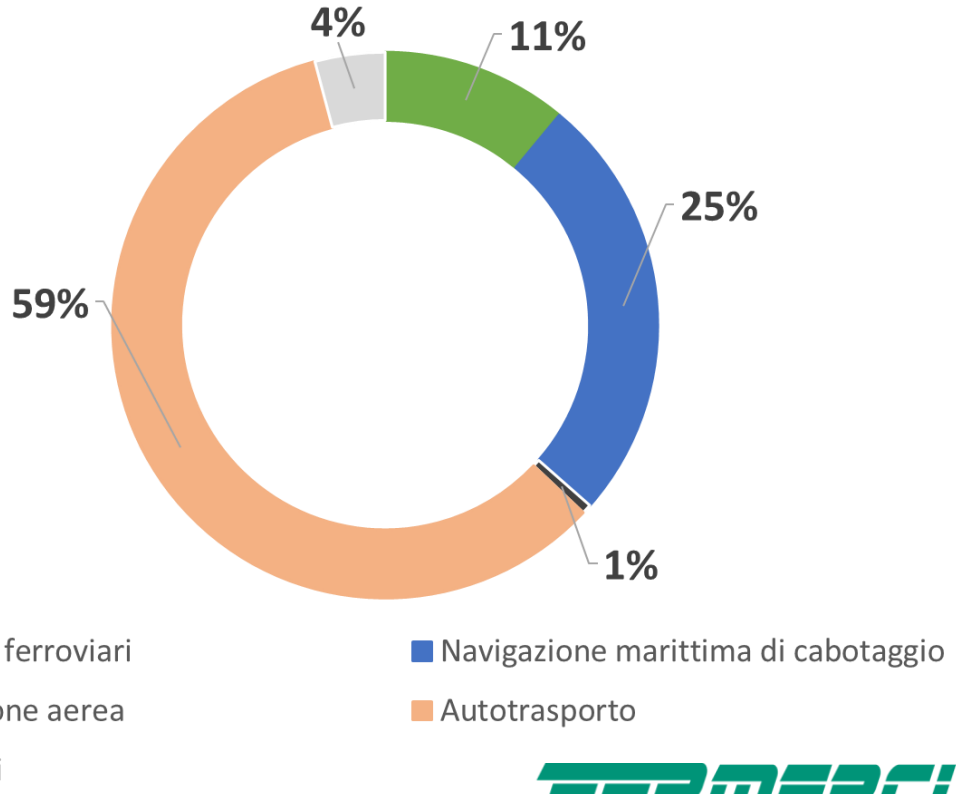
FERMERCI ASSOCIAZIONE OPERATORI NEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

I trasporti e la logistica: un settore chiave per l'economia del Paese

82 mila imprese

100 mld Euro fatturato

1 mln 400 mila addetti

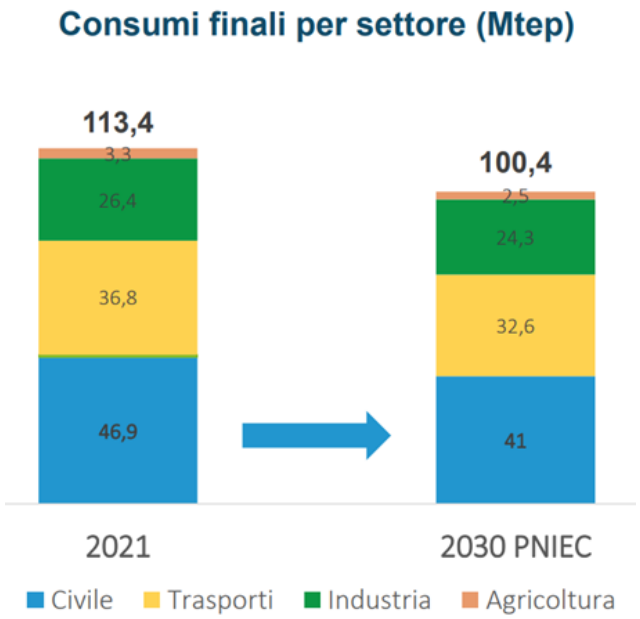


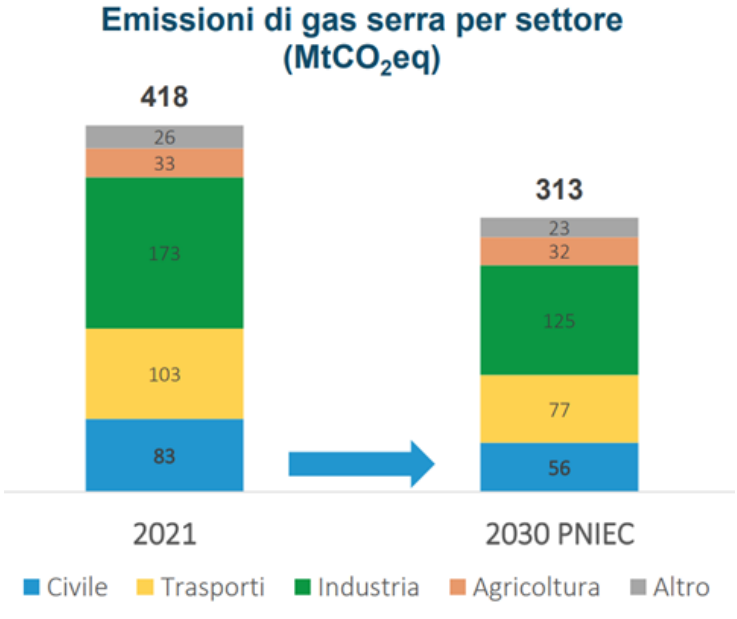
pwc

RSE Ricerca Sistema Energetico

FERMERCI
ASSOCIAZIONE OPERATORI NEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

I traguardi di decarbonizzazione





Fonte PNIEC giugno 2023

La difficoltà risiede nell'individuazione percorsi idonei.
Il COME e le TEMPISTICHE sono attualmente in discussione.

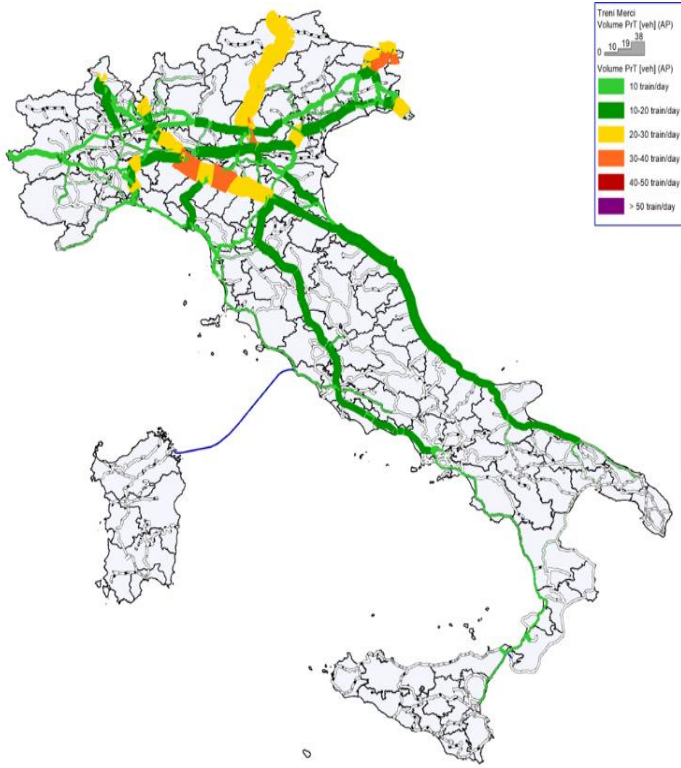
Le strategie applicabili

Digitalizzazione della domanda, efficienza e logistica

Shift modale, intermodalità

Infrastrutturazione,
rinnovo parco circolante

L’attività di RSE in supporto alle istituzioni



Ricostruzione della matrice origine/destinazione delle merci

Ricostruzioni dei flussi di veicoli circolanti (gomma, ferro e nave)

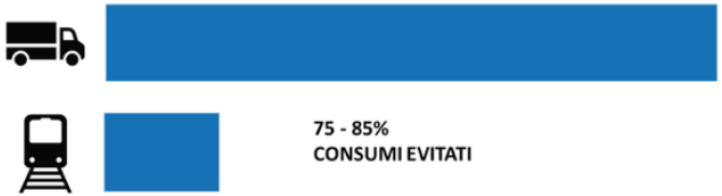
Simulazione di diverse strategie di intervento

pwc

RSE Ricerca Sistema Energetico

FERMERCI
ASSOCIAZIONE OPERATORI NEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

Il ruolo del trasporto merci su ferro



- 38 mln tonnellate, merci trasportate su ferrovia internamente al territorio nazionale nel 2022;
- **272 ktep, risparmio di energia ottenuto, rispetto ad un equivalente trasporto su gomma;**
- 6%, quota rispetto agli obiettivi di riduzione dei consumi finali assegnati al settore dei trasporti.

Contatti

Rimani sempre aggiornato con RSE perché

#wemoversearch

#RSEPeople

Francesca.Bazzocchi@rse-web.it

Marco.Borgarello@rse-web.it

www.rse-web.it

@Ricerca sul Sistema Energetico - RSE SpA

@RSEnergetico

RSE SpA - Ricerca sul Sistema Energetico

pwc

RSE Ricerca Sistema Energetico

FERMERCI
ASSOCIAZIONE OPERATORI NEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI