

Audizione IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni Camera dei Deputati - 5 maggio 2026

Osservazioni di Associazione Fermerci sull'Atto del Governo n. 397

(Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci)

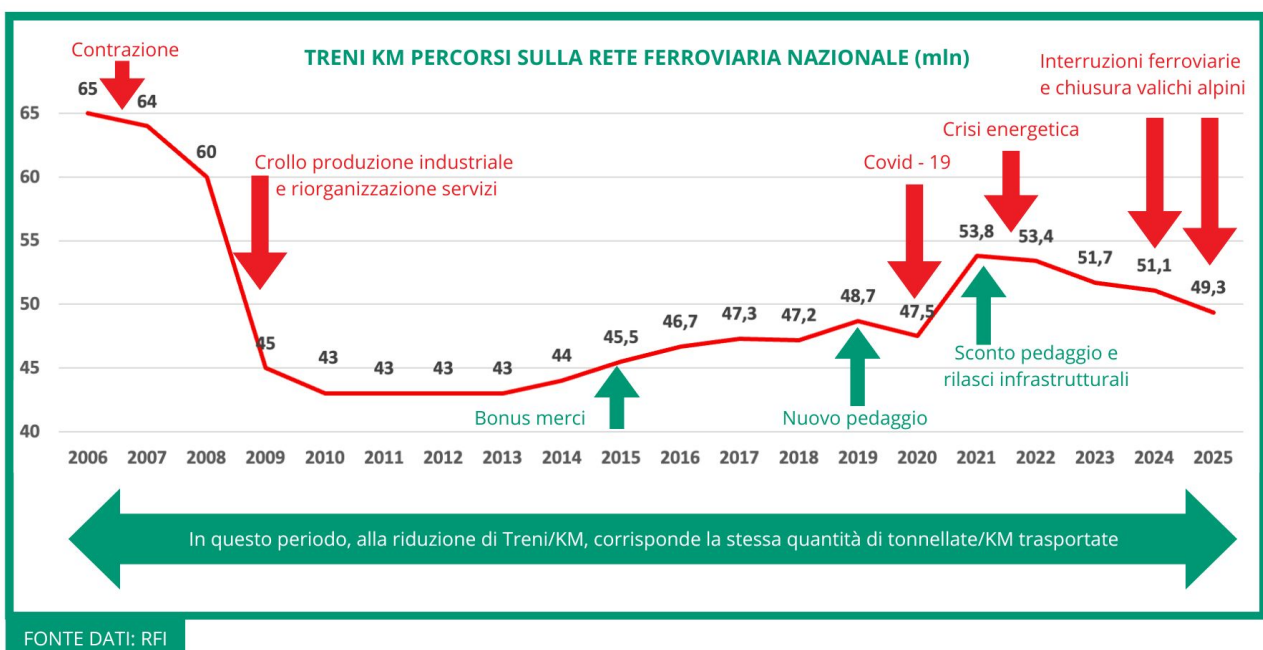
Associazione Fermerci, nel rappresentare a livello istituzionale gli operatori del trasporto ferroviario merci e della logistica ferroviaria, accoglie con favore la presentazione dell'Atto del Governo n. 397, riconoscendone il valore strategico quale strumento di pianificazione di medio-lungo periodo del sistema ferroviario nazionale.

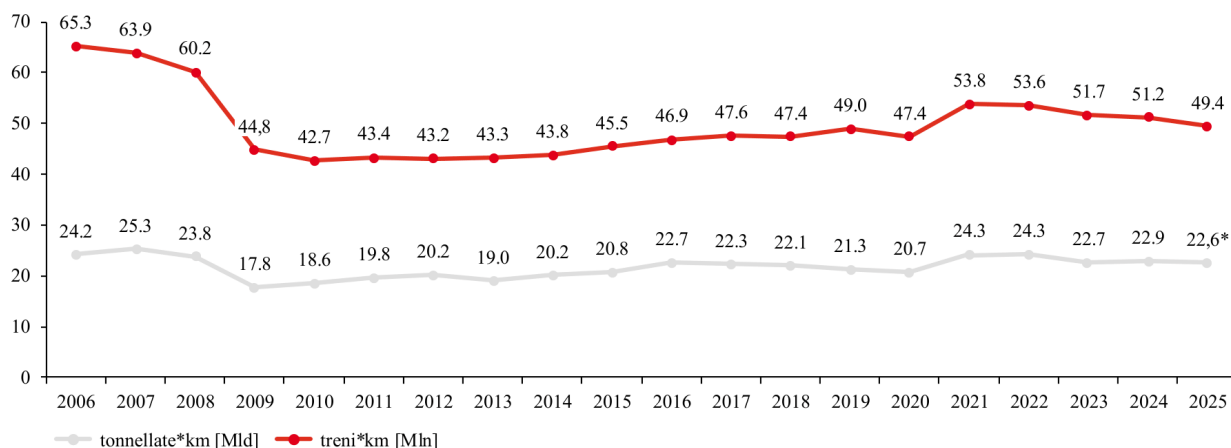
Il Documento individua correttamente il ruolo centrale del trasporto ferroviario nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, riequilibrio modale e competitività del sistema logistico. In tale contesto, Fermerci condivide l'impostazione generale del provvedimento, ritenendo tuttavia necessario integrare e rafforzare alcune linee di intervento con specifico riferimento al comparto del trasporto ferroviario delle merci.

1. Sul ruolo del trasporto ferroviario merci nel sistema Paese

L'Atto Governo 397 riconosce la funzione strategica del trasporto ferroviario nel quadro delle politiche di mobilità sostenibile. Tuttavia, si ritiene opportuno rafforzare ulteriormente il riferimento al trasporto ferroviario merci quale **leva industriale e logistica essenziale**, oltre che ambientale.

I dati più recenti evidenziano infatti come il comparto continui a rappresentare una quota marginale del trasporto complessivo delle merci in Italia (7,9% su ferro rispetto al 92,1% su strada), a fronte di un potenziale non ancora espresso. Tale divario impone l'adozione di politiche mirate e strutturali, che vadano oltre il solo potenziamento infrastrutturale.





Evoluzione del traffico merci ferroviario in Italia (2006-2025). Fonte: dati ISTAT (miliardi di tonnellate*km) e RFI (milioni di treni*km).

2. Sull’impatto dei lavori infrastrutturali e del PNRR

L’Atto individua nel potenziamento della rete ferroviaria un elemento centrale della strategia nazionale, anche attraverso l’attuazione degli interventi previsti dal PNRR. Fermerci condivide pienamente tale obiettivo.

Tuttavia, si evidenzia come il Documento non affronti in modo adeguato l’impatto che tali interventi stanno già producendo - e continueranno a produrre - sul traffico ferroviario merci.

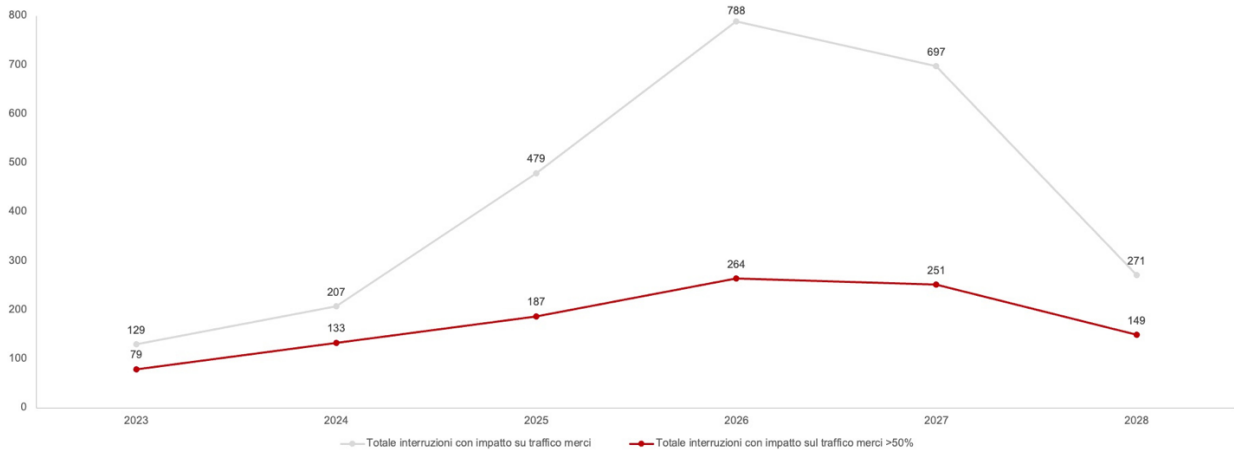
L’attuale fase di realizzazione delle opere infrastrutturali è caratterizzata da:

- un aumento significativo delle interruzioni di linea;
- una riduzione della capacità disponibile;
- un peggioramento delle condizioni operative per le imprese ferroviarie.

Le proiezioni indicano un picco delle criticità nel 2026 e un miglioramento solo a partire dal 2028. In questo contesto, l’assenza di misure compensative per gli operatori rappresenta una lacuna rilevante del quadro strategico delineato.

Si ritiene pertanto necessario che l’Atto Governo 397 venga integrato prevedendo esplicitamente:

- strumenti di **compensazione economica per le imprese impattate dai cantieri**;
- meccanismi di gestione della capacità che tengano conto delle esigenze del traffico merci;
- misure di mitigazione degli effetti operativi derivanti dalle interruzioni.



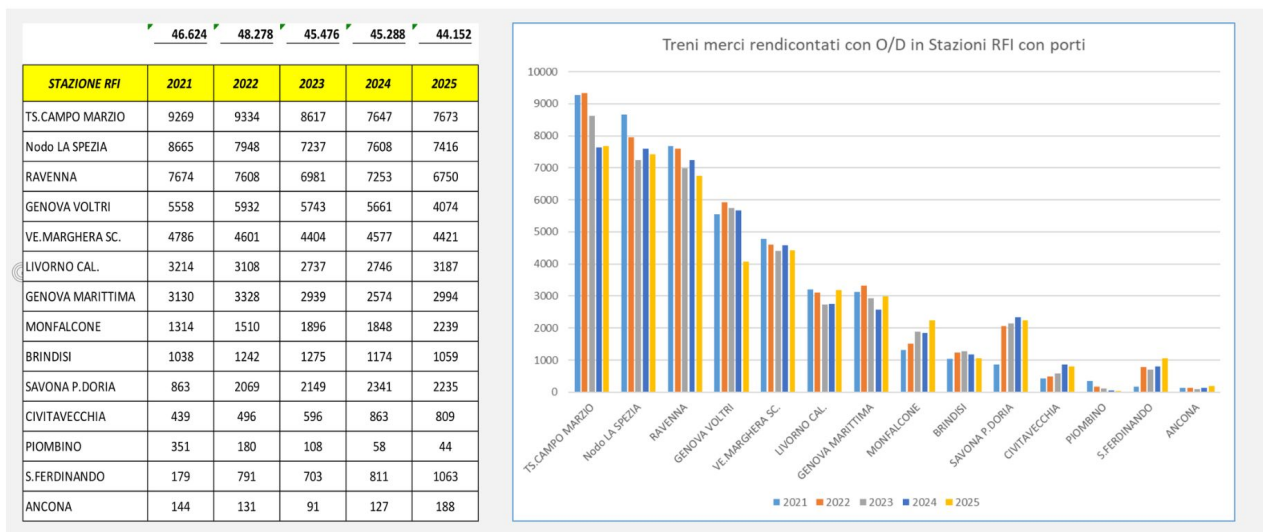
Totale interruzioni di linea con impatto sul traffico merci per l'orizzonte 2023-2028. Fonte: dati RFI.

3. Sulla dinamica dei traffici e sulla competitività del settore

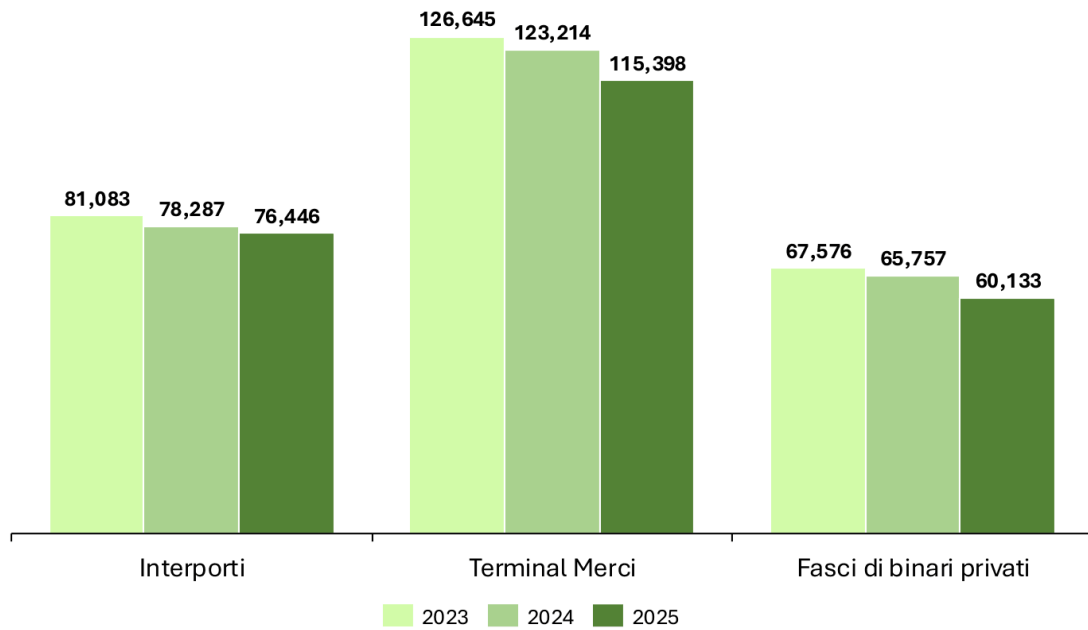
Il Documento strategico pone giustamente l'accento sulla necessità di incrementare la quota modale ferroviaria. Tuttavia, non appare sufficientemente valorizzato il dato relativo alla recente contrazione dei traffici ferroviari merci.

Negli ultimi anni si è registrata una riduzione dei volumi, che ha interessato sia la rete nazionale sia i principali nodi logistici, inclusi terminal e porti. Le più recenti evidenze quantitative mostrano, inoltre, una contrazione più marcata dell'offerta ferroviaria (treni-km) rispetto alla domanda (tonnellate-km), segnalando criticità legate alla capacità infrastrutturale e alle condizioni di esercizio della rete. La contrazione appare particolarmente significativa negli impianti di ultimo miglio e nei fasci di binari privati, evidenziando criticità strutturali nei segmenti terminali della catena logistica ferroviaria. Tale dinamica è indicativa di una perdita di competitività del trasporto ferroviario rispetto ad altre modalità.

Alla luce di ciò, si ritiene opportuno che l'Atto integri un'analisi più approfondita delle cause di tale contrazione e individui misure specifiche per contrastarla, con particolare riferimento ai costi operativi, all'affidabilità del servizio e alla qualità complessiva dell'offerta.



Fonte dati: RFI



Traffico treni nell'ambito delle principali tipologie di impianti di ultimo miglio

4. Sulle politiche di incentivazione

L'Atto Governo 397 richiama il ruolo delle politiche di sostegno al trasporto ferroviario, ma non ne definisce un quadro organico e strutturale.

L'esperienza maturata negli ultimi anni dimostra che strumenti quali il Ferrobonus, la Norma Mercè e gli incentivi regionali hanno svolto un ruolo fondamentale nel sostenere il settore, pur non essendo sufficienti, da soli, a garantire un riequilibrio modale stabile.

Si ritiene pertanto necessario che il Documento:

- riconosca gli incentivi come **strumenti strutturali e non contingenti**;
- preveda una **stabilizzazione e un rafforzamento delle risorse nel tempo**;
- favorisca una maggiore integrazione tra livello nazionale e regionale.

In particolare, Fermercì evidenzia l'esigenza di:

- consolidare il Ferrobonus quale misura permanente;
- rafforzare gli incentivi alla manovra ferroviaria nei porti e negli impianti di ultimo miglio;
- promuovere l'estensione del Ferrobonus regionale su tutto il territorio nazionale.

5. Sugli investimenti e sul materiale rotabile

L'Atto dedica attenzione al tema degli investimenti e, fra gli incentivi, prevede l'acquisto di veicoli e materiali. **Ricordiamo a questo proposito la criticità legata al definanziamento del fondo destinato all'acquisto di locomotive e carri.**

Tale misura, già autorizzata a livello europeo, rappresentava uno strumento fondamentale per il rinnovo del parco rotabile e per il miglioramento dell'efficienza del servizio. **Il suo definanziamento ha prodotto effetti negativi sugli operatori, molti dei quali avevano già avviato programmi di investimento.**

Si ritiene pertanto necessario che l'Atto Governo 397 preveda:

- il **rifinanziamento del fondo "loco e carri"**;
- l'introduzione di strumenti stabili di sostegno agli investimenti privati nel settore.

6. Sulla transizione tecnologica e sull'ERTMS

Il Documento valorizza correttamente il ruolo dell'ERTMS quale tecnologia abilitante per l'interoperabilità e l'aumento della capacità della rete.

Tuttavia, non risultano adeguatamente considerate le implicazioni economiche e operative per le imprese ferroviarie, chiamate a sostenere costi rilevanti per l'adeguamento dei rotabili, spesso senza benefici immediati.

Si ritiene pertanto necessario integrare il Documento prevedendo:

- un **piano di sostegno economico agli operatori**;
- semplificazioni delle procedure autorizzative;
- una maggiore gradualità nella transizione tecnologica.

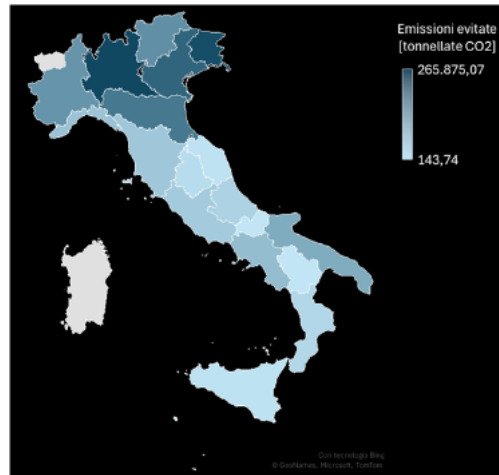
7. Sul contributo ambientale del trasporto ferroviario merci

L'Atto Governo 397 riconosce il contributo del trasporto ferroviario alla sostenibilità ambientale. Fermerci ritiene che tale dimensione debba essere ulteriormente valorizzata.

Il trasporto ferroviario merci consente infatti:

- una significativa riduzione dei consumi energetici;
- un abbattimento delle emissioni di CO₂ e delle polveri sottili;
- un contributo diretto al miglioramento della qualità dell'aria.

In un contesto caratterizzato da obblighi europei sempre più stringenti, tali benefici giustificano il pieno riconoscimento delle politiche di incentivo come **investimenti ambientali e non meri costi di bilancio.**



Ripartizione regionale dei risparmi di CO₂ associati al trasporto merci su ferro nel 2025. Per l'attribuzione regionale è stata considerata la provincia di partenza. Fonte: elaborazione RSE su dati RFI



Infografica sul risparmio medio di litri diesel per ogni treno utilizzato

8. Conclusioni

Alla luce delle osservazioni formulate, Associazione Fermerci ritiene che l'Atto del Governo n. 397 rappresenti una base solida per la definizione di una strategia nazionale del sistema ferroviario, ma necessiti di alcune integrazioni per rispondere in modo più efficace alle esigenze del trasporto ferroviario merci.

In particolare, si ritiene fondamentale:

- affiancare agli investimenti infrastrutturali misure di sostegno agli operatori nella fase di realizzazione dei cantieri;
- garantire stabilità e continuità alle politiche di incentivazione;
- sostenere gli investimenti privati e la transizione tecnologica;
- rafforzare il ruolo del trasporto ferroviario merci quale asset strategico del sistema Paese.

Fermerci conferma la propria disponibilità a collaborare con le istituzioni per contribuire alla definizione e all'attuazione di politiche efficaci, in grado di rilanciare il trasporto ferroviario merci e di rafforzarne il ruolo nel sistema logistico nazionale.