



Audizione IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni

C. 2925

Riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di governance portuale e rilancio degli investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale

Camera dei Deputati

23 giugno 2026

Osservazioni di Associazione Fermerci sulla Proposta di legge C. 2925

(Riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di governance portuale e rilancio degli investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale)

Associazione Fermerci, nel rappresentare a livello istituzionale gli operatori del trasporto ferroviario merci e della logistica ferroviaria, accoglie con favore l'avvio del percorso di riforma della legge n. 84 del 1994 (C 2925), riconoscendone il valore strategico per il rafforzamento della competitività del sistema logistico nazionale. Il provvedimento introduce, infatti, elementi innovativi orientati a una maggiore integrazione del sistema portuale italiano, al rafforzamento del coordinamento nazionale degli investimenti e a una più efficace programmazione delle infrastrutture strategiche.

Il rafforzamento dell'integrazione porto-ferrovia rappresenta una condizione essenziale per sostenere la competitività delle filiere produttive italiane, l'internazionalizzazione delle esportazioni e la resilienza delle catene logistiche nazionali ed europee. In tale prospettiva, l'Associazione ritiene opportuno formulare alcune osservazioni finalizzate a valorizzare ulteriormente il contributo del trasporto ferroviario merci allo sviluppo del sistema portuale nazionale.

Il rafforzamento della governance portuale e l'integrazione logistica nazionale

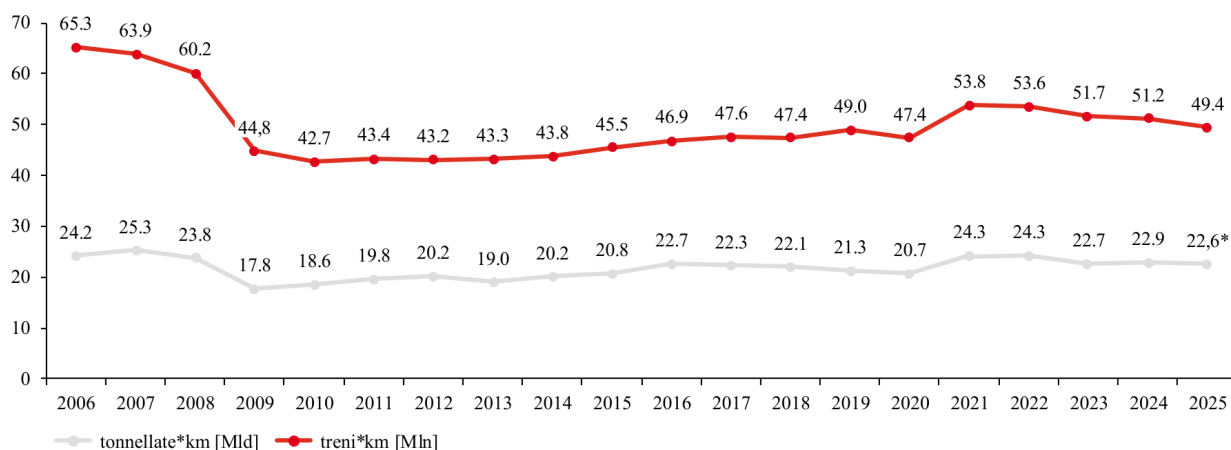
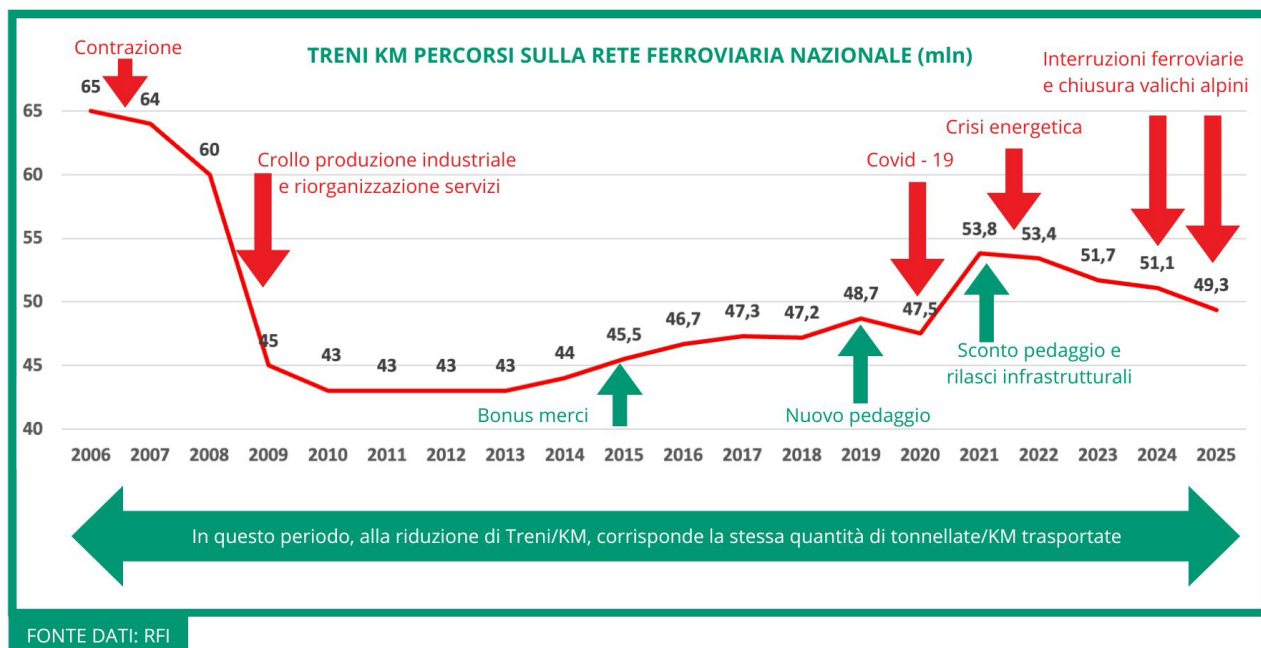
Il disegno di legge introduce una visione unitaria del sistema portuale, rafforzando il coordinamento tra infrastrutture, investimenti e pianificazione strategica. Fermerci valuta positivamente tale impostazione e ritiene che il porto debba essere considerato non come infrastruttura isolata ma come nodo di una rete logistica integrata, strettamente connessa ai corridoi ferroviari nazionali ed europei.

Tale impostazione assume particolare rilevanza in una fase di persistente contrazione del traffico ferroviario merci, aggravata dalle crescenti difficoltà di disponibilità della capacità ferroviaria lungo le principali direttrici merci: un approccio integrato tra pianificazione portuale e pianificazione ferroviaria diventa quindi indispensabile.

I dati più recenti confermano la marginalità del trasporto ferroviario nel sistema logistico nazionale: nel 2024 il ferro ha movimentato 22,9 miliardi di tonnellate-km, una quota modale di circa il 11,6%¹, pari a 51,2 milioni di treni-km. A questo si aggiunge, nell'ultimo anno, un'ulteriore contrazione dei volumi: i treni-km sono scesi a 49,4 milioni nel 2025, con una riduzione del 3,5% rispetto al 2024 e del 7,8% rispetto al 2022. Tale divario impone l'adozione di politiche mirate e strutturali, che vadano oltre il solo potenziamento infrastrutturale.

Alla luce di tali dinamiche, la riforma della governance portuale può rappresentare un'importante occasione per rafforzare l'integrazione tra porti e ferrovia e favorire il riequilibrio modale dei traffici.

¹ Dati EUROSTAT



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

Coordinamento nazionale tra sistema portuale e capacità ferroviaria

Uno degli elementi maggiormente innovativi della proposta di legge è rappresentato dal rafforzamento degli strumenti di coordinamento nazionale del sistema portuale.

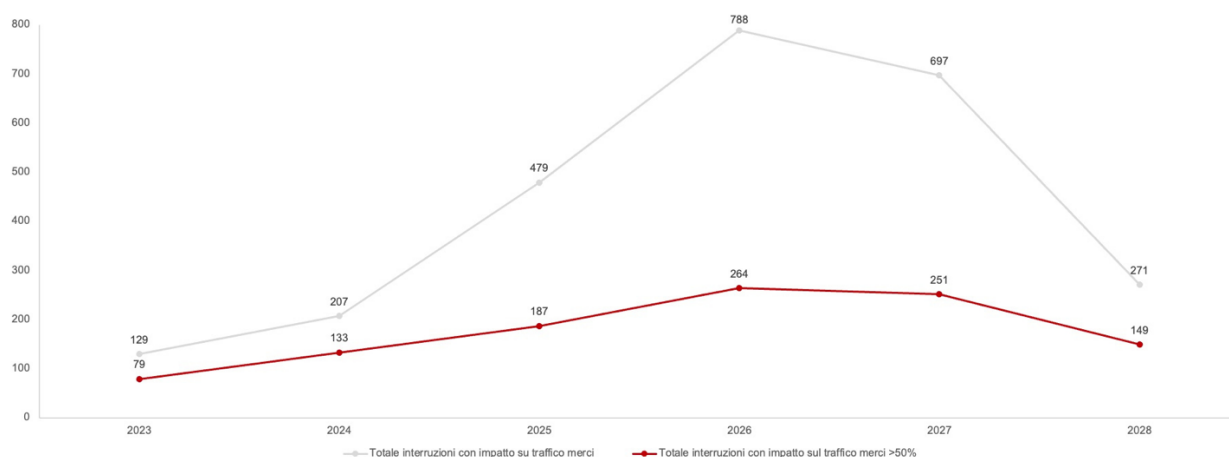
In particolare, Fermerci valuta positivamente l'introduzione del Piano nazionale degli interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, il rafforzamento delle funzioni di coordinamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il nuovo ruolo attribuito alla Conferenza Nazionale delle Autorità di Sistema Portuale. Tali strumenti, unitamente al ruolo affidato a Porti d'Italia S.p.A., possono favorire una programmazione maggiormente integrata degli investimenti e delle infrastrutture strategiche.

Si ritiene, infatti, che tale principio debba essere esteso anche alla pianificazione della capacità ferroviaria necessaria a garantire l'accessibilità dei porti e la competitività dell'intermodalità.

Tale esigenza è peraltro coerente con quanto emerso nel dibattito istituzionale sulla riforma, nel quale Rfi, insieme ad Anas, è stata indicata come modello a cui ispirare il nuovo sistema portuale, in ragione dell'efficienza gestionale riconosciuta a entrambi i gestori. Fermerci condivide tale impostazione e ritiene che, se Rfi viene assunta a modello di efficienza per la riforma in quanto tra i migliori in Europa, il raccordo operativo tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e la nuova governance portuale deve essere esplicitamente disciplinato dal testo e non lasciato a un coordinamento solo implicito.

Nonostante ciò, restano alcune criticità, come emerge dal Rapporto Annuale Fermerci 2026: una quota significativa della rete ferroviaria nazionale presenta livelli di saturazione rilevanti, con le principali direttrici merci sempre più interessate da fenomeni di competizione per la capacità disponibile.

Inoltre, la contemporanea presenza di lavori infrastrutturali, interventi finanziati dal PNRR e programmi di sviluppo dei servizi passeggeri e merci determina una crescente difficoltà nell'assegnazione delle tracce ferroviarie.



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

In tale contesto, Fermerci ritiene opportuno promuovere strumenti permanenti di coordinamento tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autorità di Sistema Portuale, RFI e operatori del settore, finalizzati a:

- monitorare la disponibilità di capacità ferroviaria nei collegamenti con i porti;
- coordinare la programmazione delle opere portuali e ferroviarie;
- garantire la continuità dei traffici merci durante l'esecuzione dei cantieri;
- favorire una gestione efficiente delle tracce ferroviarie lungo i principali corridoi logistici.

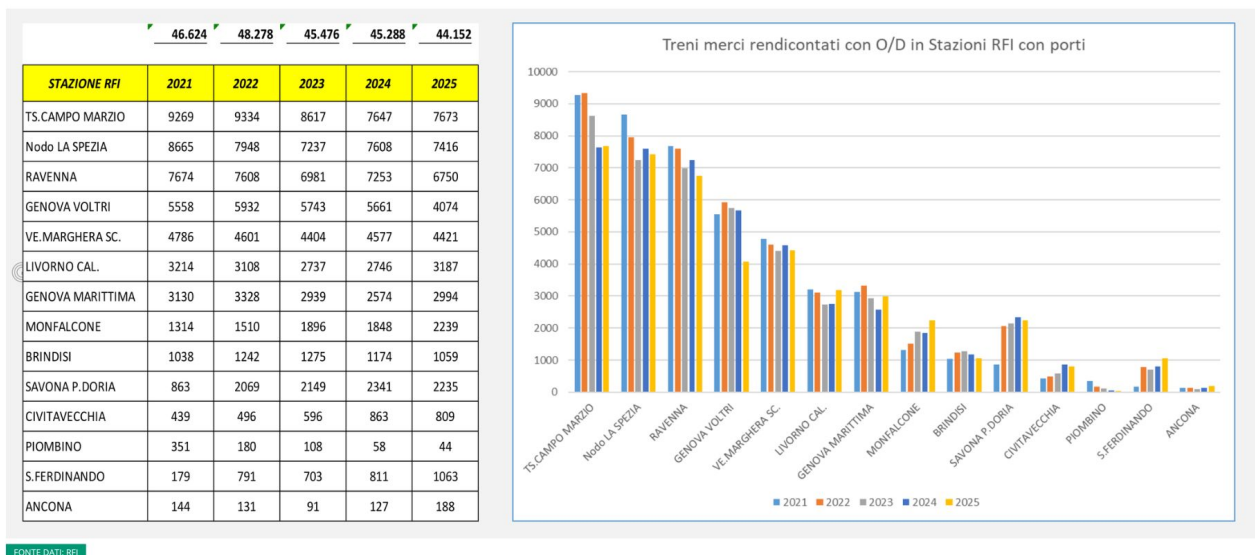
Trasporto ferroviario merci nei porti

L'effettiva competitività del sistema portuale dipende in misura crescente dall'efficienza delle infrastrutture ferroviarie di ultimo miglio e dalla qualità delle connessioni tra porto, terminal, interporto e rete nazionale.

I dati più recenti, riportati nel Rapporto Annuale Fermerci 2026, confermano una flessione del traffico ferroviario nei porti raccordati alla rete nazionale: il numero di treni merci con origine e destinazione nei principali scali si è ridotto complessivamente di circa il 2,5% nel 2025 rispetto al 2024 e dell'8,5% rispetto

al 2022. Il dato aggregato è caratterizzato tuttavia da dinamiche eterogenee tra i diversi scali, con alcuni che registrano volumi in crescita e altri in flessione.

Tale dinamica evidenzia la necessità di destinare una particolare attenzione agli investimenti negli impianti terminali e nelle connessioni ferroviarie a servizio dei porti.



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

Il ruolo di Porti d'Italia S.p.A.

Fermerci valuta positivamente l'istituzione di Porti d'Italia S.p.A. quale soggetto nazionale incaricato della realizzazione e della gestione delle infrastrutture strategiche del sistema portuale.

La possibilità di concentrare competenze tecniche, capacità progettuali e funzioni attuative in un unico soggetto può contribuire a ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti e ad aumentare l'efficacia della programmazione nazionale.

Affinché tale obiettivo sia pienamente conseguito, appare tuttavia necessario che gli interventi ferroviari di ultimo miglio, i raccordi ferroviari portuali e le connessioni retroportuali siano considerati parte integrante delle infrastrutture strategiche nazionali.

L'Associazione ritiene, pertanto, opportuno che Porti d'Italia S.p.A. assuma un ruolo di coordinamento e impulso anche rispetto agli interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, fino a poter operare quale soggetto attuatore delle misure di incentivazione alla manovra ferroviaria portuale, garantendone un'applicazione omogenea sull'intera rete italiana della portualità.

Politiche di incentivazione

Il rafforzamento della governance portuale deve essere accompagnato da adeguati strumenti di sostegno ai traffici ferroviari.

L'esperienza maturata negli ultimi anni dimostra come Ferrobonus, Norma Merci e incentivi regionali abbiano contribuito in maniera significativa al mantenimento della competitività del trasporto ferroviario merci e al trasferimento modale dalla strada alla ferrovia.

L'incentivo alla manovra ferroviaria merci nei porti rappresenta un esempio concreto di politica pubblica orientata all'integrazione modale e può costituire il primo tassello di una più ampia strategia nazionale di sostegno ai traffici ferroviari portuali. La stabilizzazione della misura fino al 2030 offre un importante orizzonte di certezza agli operatori e può contribuire a rafforzare la competitività dell'intermodalità nei principali scali nazionali.

Tale misura costituisce un importante riconoscimento del ruolo strategico svolto dalle operazioni di manovra nella competitività dell'intermodalità e nella crescita della quota ferroviaria dei traffici marittimi. Le attività di manovra rappresentano infatti una componente essenziale della catena logistica portuale e incidono direttamente sull'efficienza e sui costi complessivi del trasporto ferroviario.

Si ritiene pertanto necessario:

- riconoscere gli incentivi al trasporto ferroviario come strumenti strutturali di politica dei trasporti;
- garantire continuità e stabilità alle misure esistenti;
- assicurare la piena attuazione e stabilizzazione dell'incentivo alla manovra ferroviaria merci nei porti, affidandone il coordinamento e il monitoraggio a Porti d'Italia S.p.A.;
- sostenere gli investimenti negli impianti ferroviari di ultimo miglio e nei raccordi portuali;
- favorire una maggiore integrazione tra Ferrobonus nazionale, incentivi regionali e misure dedicate ai traffici ferroviari portuali.

Gli investimenti in materiale rotabile e tecnologicamente avanzato

La competitività del trasporto ferroviario merci dipende non soltanto dalla qualità delle infrastrutture ma anche dalla disponibilità di materiale rotabile moderno ed efficiente.

A questo proposito, Fermerci richiama l'attenzione sulla necessità di ripristinare strumenti di sostegno agli investimenti privati nel settore ferroviario merci.

In particolare, si evidenzia l'esigenza di finanziare il rinnovo e l'ammodernamento dei mezzi di movimentazione utilizzati nelle operazioni terminalistiche, quali, a titolo esemplificativo, reach stacker, gru, locomotori di manovra e altre attrezzature funzionali alla movimentazione delle unità di carico intermodali. Tali mezzi non costituiscono meri "mezzi di trasporto", bensì dotazioni operative essenziali per assicurare l'efficienza, la sicurezza e la capacità dei terminal ferroviari e intermodali.

Conclusioni

Alla luce delle osservazioni formulate, Associazione Fermerci valuta positivamente il percorso di riforma delineato dalla proposta di legge C 2925, in particolare per il rafforzamento del coordinamento nazionale del sistema portuale, per l'introduzione di una programmazione infrastrutturale unitaria e per l'istituzione di Porti d'Italia S.p.A.

Al fine di massimizzare gli effetti della riforma sulla competitività del sistema logistico nazionale, si ritiene tuttavia necessario:

- rafforzare il coordinamento tra pianificazione portuale e pianificazione ferroviaria;
- valorizzare il ruolo dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e delle infrastrutture retroportuali;
- promuovere strumenti permanenti di gestione della capacità ferroviaria e delle tracce a servizio dei porti;
- garantire piena attuazione e continuità all'incentivo per la manovra ferroviaria merci nei porti quale strumento di sostegno all'intermodalità;

- consolidare gli incentivi al trasporto ferroviario merci;
- sostenere gli investimenti in materiale rotabile e tecnologia.

La riforma della governance portuale potrà produrre risultati concreti solo se accompagnata da una contestuale strategia di rafforzamento dell'accessibilità ferroviaria dei porti, della capacità infrastrutturale disponibile e degli strumenti di incentivazione dell'intermodalità. La competitività del sistema portuale italiano dipenderà sempre più dalla capacità di integrare efficacemente infrastrutture marittime, ferroviarie e logistiche all'interno di una visione nazionale coordinata.

Fermerci conferma la propria disponibilità a collaborare con le istituzioni affinché la riforma possa contribuire al rafforzamento dell'intero sistema logistico nazionale, valorizzando il ruolo della ferrovia quale elemento essenziale per la competitività dei porti italiani, per la sostenibilità del sistema dei trasporti e per il raggiungimento degli obiettivi europei di riequilibrio modale.