26-OTT-2026
da pag. 1-32 /foglio 1 / 3

la Repubblica AFFARI&FINANZA
Settimanale - Dir. Resp.: Stefano Cappellini
Tiratura: N.D. Diffusione: N.D. Lettori: 139000 (Data Stampa 0006901)

DATA STAMPA
45° Anniversario

Data Stampa 6901-Data Stampa 6901

I BLOCCHI DEI TIR E GLI SCAFFALI VUOTI

Data Stampa 6901-Data Stampa 6901

Il trasporto merci su rotaia al palo dieci anni di cura del ferro cancellati
La quota del treno resta ben sotto gli obiettivi: non è la panacea, ma aiuta
Ricciardi pag. 32-33

I NUMERI

L'Italia bloccata dai tir si è rimangiata la cura del ferro

Il trasporto merci ferroviario non avrebbe risolto tutti i problemi, ma aiutato
Eppure la quota in Italia resta al palo, tra ritardi e cantieri
Gli operatori chiedono incentivi

L'OPINIONE

Fermerci: l'incentivo all'autotrasporto supera il miliardo contro i 153 milioni per le rotaie
Rizzi: "Sì intermodalità ma la ferrovia può esser la spina dorsale"

L'OPINIONE

Nel Sud non ci sono alternative al trasporto su gomma: la quota del treno precipita al 5%
A parte Bari, Gioia Tauro e l'interporto di Nola mancano terminal

Raffaele Ricciardi

Le immagini le abbiamo tutti davanti agli occhi: i tir che bloccano le strade e gli scaffali dei supermercati che restano nudi. Al netto della valutazione su motivazioni e modalità della protesta degli autotrasportatori, la domanda sorge spontanea: che fine ha fatto la cura del ferro che avrebbe dovuto spostare le nostre merci su rotaia e (magari) alleviare parte delle sofferenze di questi giorni?

La risposta non può che partire dalla constatazione di Andrea Giuricin, economista all'Università Bicocca di Milano: «La quota modale del treno merci in Italia è al 12% nel 2024, ultimo dato ufficiale disponibile, e concentrata su prodotti quali chimici ed automotive, certo molto distanti dal 'fresco' travolto dai problemi di questi giorni».

Per un confronto internazionale: la Svizzera veleggia sul 35%, l'Austria è al 30 e la Germania al 22%. La media Europea è del 19% e l'Italia risulta così molto distante anche dall'obiettivo comunitario del 30% al 2030, sia pure per le sole tratte "lunghe" ovvero sopra i 300 chilometri. «Se però andiamo a scorporare quella media nazionale, vediamo che il Sud Italia è fermo sotto il 5% mentre nelle tratte verso il Nord Europa, attraverso i valichi, il trasporto ferroviario sale a un terzo del totale», aggiunge Giuricin. Numeri che fanno capire come sia forte il legame tra la gomma e le zone epicentro delle proteste: «Di fatto, nel nostro Mezzogiorno a parte l'autotrasporto c'è molto poco: Bari, Gioia Tauro per le merci che arrivano via mare e vanno su treno, l'interporto di Nola - ricorda Giuricin - Ma le quote sono davvero basse».

Il problema è che quella cifra è «probabilmente da rivedere al ribasso - premette Giuseppe Rizzi, direttore di Fermerci, l'associazione delle imprese del logistico ferroviario - Se confermeremo il -8% di traffico registrato nella prima metà di quest'anno, per la fine del 2026 saremo realisticamente intorno all'8-9% di quota modale:





ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS6901 - S.30524 - L.1620 - T.1675

la Repubblica AFFARI&FINANZA
Settimanale - Dir. Resp.: Stefano Cappellini
Tiratura: N.D. Diffusione: N.D. Lettori: 139000 (Data Stampa 0006901)

DATA STAMPA
45°Anniversario

vuol dire tornare ai livelli del 2015 e bruciare dieci anni di incentivi e di cura del ferro».

Già nel suo rapporto annuale l'associazione lamentava un trend ormai preoccupante di calo: il grafico dei treni-kilometro percorsi sulla rete nazionale parte dai 65 milioni del 2006-2007, precipita in concomitanza della riorganizzazione dei servizi e da lì segna una solo lenta risalita con i bonus trasporti e alcune modifiche al calcolo dei pedaggi. Dopo la ripartenza post Covid, però, la china è di nuovo discendente e parliamo ora di stime nell'intorno dei 45 milioni di treni/km per quest'anno. Le cause individuate sono «la presenza di gap infrastrutturali, la limitata interoperabilità della rete rispetto agli standard europei e l'impatto crescente dei cantieri, che generano interruzioni, rallentamenti e riduzioni di capacità». Per Rizzi «scontiamo ancora il fatto di avere una quota rilevante di rete non elettrificata o a binario singolo» e nodi infrastrutturali che limitano la possibilità di mettere su rotaia convogli più lunghi e pesanti – quelli «da 750 metri e capacità oltre 2mila tonnellate» che invoca Rizzi – che consentono di ripartire al meglio i costi fissi per i clienti guadagnando in competitività. Ad oggi, infatti, il treno per i "piccoli" resta più caro della gomma.

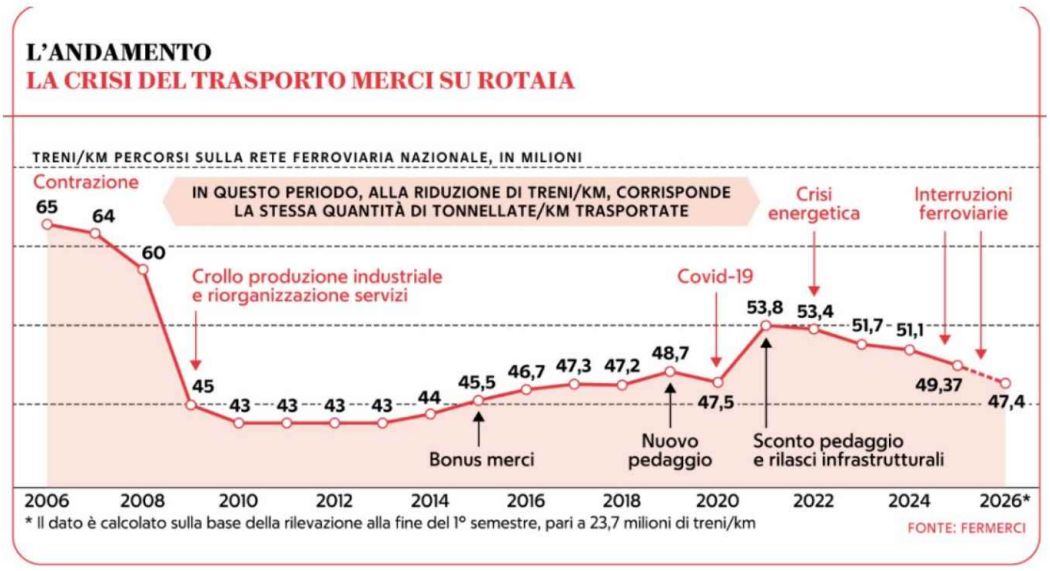
Alla luce di questi gap i cantieri sono auspicabili, ma il fatto che ad oggi «parliamo di 1.300 cantieri aperti, un numero incredibile grazie ai fondi del Pnrr», come ricorda Giuricin, sta generando contraccolpi importanti: «Il livello di puntualità del trasporto merci ferroviario italiano è intorno al 48-50% e ciò ha pesato negli ultimi tempi sulla competitività del treno». Benvenuta, dunque, la cura da cavallo per la nostra rete, ma in attesa che si vedano gli effetti benefici il proliferare dei lavori «colpisce in modo particolare il nostro settore – ricorda Rizzi - Rfi (il gestore della rete del gruppo Fs, *ndr*) sta gestendo al meglio la situazione, questo va riconosciuto. Ma le inevitabili interruzioni alla circolazione, specialmente nelle ore notturne che sono fondamentali per la nostra operatività, fanno sì che da ormai tre anni la capacità ferroviaria sia ridotta del 50 per cento». Per Giuricin, in ogni caso, «la direzione intrapresa da Rfi negli ultimi anni è giusta: bisogna pensare il trasporto ferroviario nella sua interezza, da 'terminal a terminal' eliminando ogni collo di bottiglia».

«Siamo i primi sostenitori del trasporto intermodale: backbone con il treno sopra i 300 chilometri, poi ultimo miglio su gomma. Ma nei terminal ci sono ancora enormi difficoltà», dice Rizzi. Nell'ultimo miglio ferroviario - terminal merci, interporti e porti raccordati - anche a causa di extracosti di accesso che Fermerci stima tra 100 e 110 milioni di euro l'anno, l'associazione arriva a contare 55mla treni in meno rispetto al picco del 2021, ancora una volta con divario territoriale marcato con il Nord che attira l'85% dei treni e il 72% degli impianti.

Se il treno non decolla, ma si spera possa almeno risalire nei prossimi anni, nessuno pretende che sia la panacea dei mali che abbiamo visto in questi giorni. «Non possiamo pretendere di passare dal 12 al 35% della Svizzera, ma indubbiamente un trasporto ferroviario merci più forte aiuterebbe tutto il sistema logistico», dice Giuricin.

Rizzi chiede un'incentivazione per il settore. Nel rapporto Fermerci si evidenzia che «il volume complessivo dei soli incentivi strutturali all'esercizio dell'autotrasporto merci supera il miliardo di euro annuo, a fronte dei circa 153 milioni di euro appostati nel 2026 sul cargo ferroviario». Giuricin riconosce che, stante la difficoltà di questi anni, «sarebbe sensato prevedere un meccanismo simile a quello del Covid, quando lo Stato si fece carico di compensare a Rfi la quota di pedaggio corrispondente alla 'capacità a pagare' delle imprese ferroviarie» in modo che possano guadagnare in competitività. La convinzione comune è che «non si tratti di 'andare uno contro l'altro' – chiosa Giuricin sul rapporto treno-autotrasporto - ma 'andare insieme' per migliorare il sistema intermodale nel complesso».

©RIPRODUZIONE RISERVATA



12%

La quota modale del treno contro il 19% europeo

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS6901 - S.30524 - L.1620 - T.1675

26-OTT-2026
da pag. 1-32 /foglio 3 / 3

la Repubblica AFFARI&FINANZA
Settimanale - Dir. Resp.: Stefano Cappellini
Tiratura: N.D. Diffusione: N.D. Lettori: 139000 (Data Stampa 0006901)

DATA STAMPA
45° Anniversario



① Mobilitazione del settore dei trasporti: nei giorni scorsi, blocchi anche al traffico di Napoli

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS6901 - S.30524 - L.1620 - T.1675