

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Porti e ferrovie: treni in calo ma speranze appese alle nuove infrastrutture e ai traffici ro-ro

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 18th, 2026

Genova – Si può e si dovrebbe fare di più per valorizzare e incrementare il trasporto merci su ferro da e per i porti italiani, anche in attesa del completamento degli investimenti infrastrutturali in corso. Nel frattempo il treno sta però perdendo quota: lo mostrano i numeri e le parole degli operatori. In occasione del convegno intitolato “Porti e ferrovie: un binario tronco o un viaggio intermodale?” organizzato alla Stazione Marittima di Genova dall’Istituto Internazionale delle Comunicazioni presieduto da Riccardo Genova, il termometro del mercato è emerso chiaramente dalle statistiche di Rete Ferroviaria Italiana. Secondo i dati forniti da Michele Rabino, nel 2025 il volume di traffico ferroviario merci in Italia è sceso (-3%) a quota 49 milioni di treni-km, un decremento ancora maggiore (-9%) se rapportato al 2021 quando si attestava a 54 milioni di treni-km. Guardando il grafico dell’andamento negli ultimi vent’anni colpisce il fatto che il volume di traffico nel 2006 era arrivato a 65 milioni di treni-km.

Sull’intera rete il totale di treni merci è stato nell’ultimo esercizio pari a oltre 176mila (in calo rispetto ai 200 mila del 2022), di cui il 50% ha attraversato i valichi delle frontiere, mentre i convogli con origine o destinazione gli scali marittimi sono rimasti stabilmente un 22,5% sul totale (ovvero poco meno di 40mila treni/anno). [La classifica dei porti con il maggior numero di treni merci](#) è la seguente: Trieste, La Spezia, Genova, Ravenna, Venezia, Livorno, Monfalcone.

Quanto poco ci sia da sorridere per questi numeri lo hanno sottolineato gli operatori. Massimiliano Riccardi (Ignazio Messina & C.) ha evidenziato i “colli di bottiglia, le inefficienze e i lavori infrastrutturali in corso”, aggiungendo che, “se il timing dei cantieri non sarà limitato ci sarà un tema di competitività del trasporto su ferro”.

Un rischio concreto e già visibile ascoltando le parole di Fabrizio Filippi (Medlog Italia): “L’intermodale oggi soffre anche su distanze che alcuni anni fa erano a esclusivo appannaggio del treno (mi riferisco al mercato del Veneto dai porti liguri ad esempio); oggi il camion è più competitivo. La concorrenza fra treno e strada è a sfavore dell’intermodale”. Secondo Filippi “l’ultimo miglio sta condizionando il sistema intermodale. Far partire un treno da Genova (con costi aggregati di manovra primaria, secondaria, scartaggi, soste, ecc.) ha costi elevati che superano quelli della vezione del trasporto ferroviario. Lì le autorità dovranno concentrarsi per migliorare l’efficienza del trasporto ferroviario” è stato il monito lanciato.

Un appello ad “abbattere i costi di ultimo miglio nei nodi portuali” condiviso anche da Guido Porta (FuoriMuro) secondo il quale “il porto di Genova e la ferrovia hanno un rapporto positivo e negativo a seconda delle situazioni. Da tre anni a questa parte si assiste a un calo costante di traffico ferroviario e si fa sempre fatica a capirne l’origine: lavori, cantieri di Rfi o altro. Nel porto storico è molto più complicato fare treni rispetto a Pra’-Voltri”. Porta nell’occasione ha posto l’accento anche sulle promesse (misure) di sostegno pubblico che tardano a concretizzarsi: “Dell’annunciata misura di stimolo alla manovra ferroviaria se ne parla da due anni ma ad oggi ancora non c’è, servono tempi più brevi. L’incentivo per l’acquisto di locomotori è diventato zero e non si sa se e quando ci sarà. Ci si sente un po’ traditi”.

Alberto Minoia (Stazioni Marittime) ha evidenziato come “il trasporto ferroviario di semirimorchi fino ad oggi non è stato possibile dal porto di Genova ma lo sarà con il Terzo Valico dei Giovi. A Stazioni Marittime e Terminal San Giorgio s’imbarcano e sbarcano ogni anno circa 2 milioni di metri lineari di carichi rotabili (circa 150 mila camion) e il futuro tunnel con sagoma PC80-P400 inserito nel corridoio Reno-Alpi rappresenterà, anche in ottica di sviluppo verso i Paesi del Maghreb, una novità importante”.

Anche in attesa del tanto invocato quadruplicamento della linea Tortona-Voghera, il vertice di Stazioni Marittime è parso ottimista sugli effetti del nuovo valico: “La linea a nord di Tortona ha una capacità di tracce residua ancora del 40% (80 tracce al giorno), se se ne usasse anche solo la metà con treni da 60-80 Teu, per 10 mesi all’anno, avremmo una capacità di trasporto da 1 milione di Teu spostata dalla strada al ferro. Non serve quindi aspettare il quadruplicamento e si potrà fin da subito beneficiare del Terzo Valico, lo dicono i numeri”. Giovanni Longo (Cifi), ricordando i 200 treni settimana a Trieste, non ha mancato però di evidenziare la necessità “di creare dei buffer per permettere le soste dei treni in ritardo. Serve tenere dei margini per il reset del sistema”. Su questo argomento Porta ha aggiunto che “l’apertura del Terzo Valico aiuterà anche la linea tradizionale che si libererà e su destinazioni più vicine (come Arquata Scrivia) si potrà operare in maniera più semplice. Tutto il sistema industriale deve però aprire le porte all’intermodalità”.

Anche secondo Nora Rossi (Oceanogate) il futuro del trasporto ferroviario sorride se si guarda ai semirimorchi e ai carichi rotabili: “Il sistema ro-ro prevediamo che crescerà enormemente in Italia nel mercato intermodale per via dei flussi di semi-trailer con il Nord Africa. Prodotti finiti arriveranno dalle coste del Maghreb e saranno poi da rilanciare verso il Nord Europa come già avviene a Trieste”. Nei porti liguri è lecito attendersi “un aumento di quota dell’intermodale anche grazie al Terzo Valico (sarà un *game changer*) perché consentirà di caricare sagome PC80 e P400 (quindi semi-trailer con altezza fino a 4 metri dal pianale). A Melzo questi rilanci Contship già oggi li fa: perché non pensare di aumentare le potenzialità dei terminal a Genova con qualcosa che oggi non intercettiamo?”. L’auspicio è quello di vedere dal decisore politico “una spinta convinta verso il trasporto intermodale. Bisogna realizzare anche nel nord-ovest d’Italia quello che avviene a Trieste”.

Nell’ultima sessione del convegno Pessina (Federagenti) ha portato il punto di vista delle compagnie di navigazione confermando che “per poter incrementare i volumi di traffico l’unica maniera è quella di sviluppare la ferrovia”, ma ha anche aggiunto che questo aumento del trasporto su ferro presupporrà “un cambiamento radicale dei modelli operativi dei terminal portuali”. Servirà anche un “cambio dei modelli di governance della parte pubblica” secondo Federica Montaresi (Adsp Mar Ligure Orientale). “Non bisogna pensare solo alla parte di infrastruttura che ha margine di sviluppo e realizzazione di lungo termine – ha proseguito – ma serve un focus sui servizi”.

Un concetto condiviso da Giampaolo Botta (Spediporto) che ha rimarcato come “investire in ferrovia sia indispensabile. Oggi scontiamo l’apertura dei cantieri per nuove infrastrutture ma nei prossimi anni ne beneficeremo”. Da Davide Falteri (Federlogistica) è arrivato in conclusione un invito a “mettere in piedi un tavolo, serio, pubblico-privato, dove lavorare con approccio manageriale per individuare colli di bottiglia, inefficienze e altre criticità da risolvere. Un tavolo per sua natura aperto al confronto con le regioni interessate”.

“La nuova strategia marittima dell’Unione Europea parla di ‘*Changing role of ports*’, cambiamo la mentalità e integriamoci di più” ha concluso Federica Montaresi. Un appello prontamente colto dall’Istituto Internazionale delle Comunicazioni che, per voce del direttore generale Daniela Teodori, si è detto pronto e interessato a partecipare a essere parte attiva e centrale di questo confronto.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: [BASTA CLICCARE QUI PER](#)
[ISCRIVERSI AL CANALE](#) ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, March 18th, 2026 at 5:22 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.