



Fermerci: in quattro anni persi oltre 55mila treni negli impianti

di Redazione

Nel 2025 gli impianti ferroviari di ultimo miglio in Italia hanno movimentato complessivamente 329.388 treni merci, con una diminuzione del 4,5% rispetto ai 345.024 convogli registrati nel 2024. Il dato è ancora più significativo se confrontato con il 2021, anno di massimo della serie analizzata, quando i treni erano stati 384.863: la flessione è di 55.475 convogli, pari al 14,4%.

A questi numeri si aggiunge il peso degli extra-costi sostenuti dal trasporto ferroviario rispetto alla modalità stradale per l'accesso alla rete e le attività di ultimo miglio, stimati tra 100 e 110 milioni di euro all'anno.

Sono alcuni dei principali risultati della Carta dell'Ultimo Miglio Ferroviario 2026, presentata da Associazione Fermerci alla Green Logistics Expo di Padova. Il rapporto prende in esame 205 impianti e si basa su elaborazioni realizzate con il contributo dei principali operatori del settore, utilizzando prevalentemente dati forniti da Rete Ferroviaria Italiana.

In calo tutte le tipologie di impianto

La contrazione dei traffici interessa tutte le principali categorie di infrastrutture analizzate.

I terminal merci sono passati da 117.900 treni nel 2024 a 110.478 nel 2025, con una riduzione del 6,3%. I fasci di binari privati hanno registrato una flessione del 6,7%, da 59.836 a 55.808 convogli, mentre gli interporti sono scesi da 77.840 a 76.429 treni (-1,8%). Nei porti raccordati il traffico è diminuito del 2,8%, passando da 46.233 a 44.944 convogli.

La distribuzione dei volumi evidenzia inoltre una concentrazione dei traffici in una parte limitata della rete. Circa il 70% dei treni si riferisce al 38% degli impianti, considerando terminal merci, interporti e porti raccordati.

In particolare, terminal e interporti, pur rappresentando complessivamente soltanto 59 dei 205 impianti esaminati, movimentano circa il 57% dei convogli. I soli terminal merci gestiscono oltre 110mila treni, circa un terzo del totale. I fasci di binari privati, che costituiscono circa la metà delle infrastrutture censite, garantiscono invece una presenza più capillare a servizio degli stabilimenti produttivi e rappresentano il 17% dei traffici.

Secondo Fermerci, questi elementi assumono rilievo anche nell'attuazione della legge quadro sugli interporti, la n. 177 del 2025, rendendo necessaria una programmazione che consideri i volumi effettivi e le caratteristiche delle diverse componenti del sistema logistico.



Lombardia al primo posto per numero di treni

La distribuzione geografica dei traffici conferma il peso predominante del Nord Italia, che concentra circa l'85% dei treni e il 72% degli impianti analizzati. Il Mezzogiorno e le Isole presentano invece una quota inferiore sia dei volumi sia delle infrastrutture.

La Lombardia guida la graduatoria regionale con 65.153 treni, seguita dal Friuli-Venezia Giulia con 50.432 e dal Veneto con 40.441.

Anche nel Sud, tuttavia, sono presenti nodi con livelli di utilizzo significativi. In Calabria sono stati registrati 6.734 treni, con una media superiore a 2.200 convogli per impianto, più elevata di quelle rilevate in Lombardia e Veneto. In Sicilia il traffico ha raggiunto 3.114 treni, pari a una media di 1.038 per impianto.

Numeri che evidenziano come, anche nei territori caratterizzati da una minore dotazione infrastrutturale, alcuni impianti possano svolgere un ruolo rilevante nella movimentazione delle merci.

I benefici ambientali del trasporto ferroviario

Il rapporto richiama anche i vantaggi energetici e ambientali del trasporto ferroviario merci rispetto alla strada. Secondo le elaborazioni di RSE, ogni anno il ricorso al treno consente di risparmiare circa 670 milioni di litri di carburante fossile, equivalenti a circa 7,3 milioni di viaggi di mezzi pesanti.

Le emissioni evitate sono stimate in 1,6 milioni di tonnellate di CO₂, un quantitativo pari a circa il 4% dell'obiettivo nazionale di riduzione delle emissioni previsto per il settore dei trasporti al 2030.

In media, ogni treno merci permette di risparmiare circa 3.800 litri di gasolio ed evitare l'emissione di circa 10 tonnellate di anidride carbonica.

Manovra ferroviaria, extra-costi fino a 110 milioni l'anno

Uno dei principali ostacoli alla competitività del trasporto ferroviario merci è rappresentato dai costi delle operazioni di manovra necessarie per collegare gli impianti di ultimo miglio alla rete ferroviaria.

Secondo Fermerci, gli extra-costi sostenuti dal settore rispetto al trasporto stradale sono compresi tra 100 e 110 milioni di euro annui. L'onere medio è stimato in 518 euro per treno, con punte di circa 700 euro negli impianti portuali.

Per contenere questi costi, la legge di Bilancio 2025 ha previsto un contributo a sostegno della manovra ferroviaria portuale, successivamente prorogato fino al 2030. La misura è tuttavia ancora in attesa del decreto attuativo. La dotazione massima prevista, pari a 6 milioni di euro all'anno, consentirebbe inoltre di coprire soltanto il 25% degli extra-costi sostenuti nei porti.

«I dati della Carta dell'Ultimo Miglio Ferroviario confermano una situazione che desta forte preoccupazione per il futuro del trasporto ferroviario merci in Italia. In quattro anni abbiamo perso quasi 55mila treni negli impianti di ultimo miglio, un arretramento che rischia di compromettere la competitività dell'intero sistema logistico nazionale», ha dichiarato Giuseppe Rizzi, direttore generale di Associazione Fermerci.

Rizzi ha sottolineato la necessità di accompagnare gli investimenti infrastrutturali con misure capaci di favorire un effettivo aumento dei traffici, evidenziando in particolare l'importanza di rendere operativi gli incentivi per la manovra ferroviaria portuale. Il rilancio del trasporto merci su rotaia, ha concluso, rappresenta una priorità industriale, economica e ambientale per il Paese.

Redazione - 15 ottobre 2026

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003