

[Home](#) | [Shipping e Logistica](#) | [Porti](#) | Manovre ferroviarie nei porti, gli aiuti dal Milleproroghe. Gli operatori: "Misura strutturale. Subito i bandi"

Manovre ferroviarie nei porti, gli aiuti dal Milleproroghe. Gli operatori: "Misura strutturale. Subito i bandi"

Via libera Ue dopo il pressing di Fermerci. La palla passa alle Autorità di sistema.
Il presidente nazionale Petri: "Sostegno per tutto il comparto"



Un locomotore per le manovre ferroviarie nei terminal (foto d'archivio)

- [Alberto Ghiara](#)

Ultimo aggiornamento 23 gennaio 2026 - 21:46

3 Minuti di lettura

Trenta milioni di euro in cinque anni, sei all'anno con un tetto di 500mila euro per ogni sistema portuale, per coprire fino al 30 per cento della tariffa esposta: sono i paletti fissati dalla Commissione europea per dare l'ok agli aiuti di Stato italiani alle **manovre ferroviarie nei porti**. L'operatore di manovra inoltre dovrà ribaltare almeno il 50 per cento all'impresa

ferroviaria. Ora ogni porto farà i propri conti, perché saranno le Autorità di sistema a decidere se utilizzare lo strumento per il bene dei traffici e eventualmente sborsare, con fondi provenienti dallo Stato e messi a bilancio a questo punto senza il timore di intervento dei revisori. Intanto si è infranto un tabù.

«È la prima volta- afferma **Giuseppe Rizzi**, direttore generale della associazione di categoria Fermerci – che l'Europa dà la possibilità di contribuire alle manovre nei porti, non ci sono precedenti». Un risultato ottenuto dopo un anno di lavoro che il ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Fermerci hanno svolto nei gruppi di lavoro dell'Unione europea. Ed è anche «la prima volta che vengono concessi cinque anni al primo colpo. Col Ferrobonus le prime autorizzazioni erano per due o tre anni». Un dettaglio significativo perché «con cinque anni si può dire che la misura è strutturale».

Le manovre ferroviarie hanno rappresentato finora un collo di bottiglia nell'utilizzo dei treni merci nei porti. Gli alti costi hanno favorito la scelta del camion, nonostante che le politiche dell'**Unione europea** abbiano finora spinto per il trasferimento modale.

Nell'ultimo anno anzi c'è stato un arretramento della modalità ferroviaria e questo deve aver fatto scattare un campanello d'allarme a Bruxelles. La scelta della Commissione è stata accolta positivamente anche dal mondo marittimo-portuale. Soddisfazione è stata espressa dal presidente di **Assoporti**, Roberto Petri, che rivolge «un ringraziamento al Mit per il lavoro svolto nel corso del procedimento, a sostegno del comparto logistico e portuale». Stefano Messina, presidente **Assarmatori**, sottolinea come «negli scali italiani, salvo qualche eccezione virtuosa, la rail ratio è ancora troppo bassa», di qui l'augurio di «un'inversione di tendenza» perché «i costi delle manovre hanno rappresentato da sempre un fattore penalizzante per la portualità italiana».

Per Paolo Pessina, presidente di **Federagenti**, in un momento di grandi investimenti in infrastrutture, in particolare portuali, «la riduzione, anche grazie a contributi pubblici, dei costi relativi all'ultimo miglio ferroviario, schiude concretamente anche la possibilità, in un porto come quello di Genova, di comporre quei treni container da 750 metri che rappresentano la chiave di lettura di un sistema intermodale e logistico, contribuendo in modo determinante al decongestionamento della rete ferroviaria e autostradale». I treni merci lunghi 750 metri, giova ricordare, sono lo standard a cui l'Ue vuole arrivare in tutti i porti core del continente.

Secondo Davide Falteri, presidente nazionale di **Federlogistica**, e Sabrina De Filippis, vicepresidente **Assologistica**, la decisione rafforza l'intermodalità ferro-mare. «Ora – dice Falteri – è fondamentale passare rapidamente all'attuazione affinché le risorse producano effetti reali su traffici, costi ed emissioni», mentre per De Filippis «servono tempi rapidi per i decreti attuativi, un'ampia adesione delle Autorità di sistema portuale» e anche «un aumento dei tetti di spesa per Autorità».

Per Alessandro Barbiero, presidente del Road, Rail and Intermodal Advisory Body di **Fedespediti**, «si tratta di un meccanismo che favorisce concretamente l'intermodalità e quindi l'efficienza presso i nodi logistici portuali». Alessandro Ferrari di **Assiterminal** vede «un miglioramento per tutta la filiera, che va a calmierare il costo del trasporto. Brava Fermerci a portare a casa risorse per le Authority».

Il regime di aiuti approvato dall'Italia è stato notificato alla Commissione lo scorso novembre. Con il via libera Ue il governo potrà inserire la misura nel prossimo decreto **Milleproroghe** in modo che possa essere applicata per il periodo 2026-2030. Per la fase transitoria, entro febbraio si attende un decreto interministeriale delle Infrastrutture e delle Finanze che copra l'anno 2026. Dopo il decreto potranno partire i bandi delle Adsp. I porti più interessati sono Genova, La Spezia, Livorno, Ravenna, Venezia e Trieste.