

Le politiche europee e svizzere per le infrastrutture ferroviarie: le prospettive per la portualità ligure

04 Maggio 2026



Le crisi geopolitiche spingono l'UE a rafforzare competitività e intermodalità ferroviaria, con iniziative specifiche per la portualità alla quale è riconosciuto un ruolo centrale a supporto di innovazione e sostenibilità. Il perseguimento di questa strategia europeista deve imprimere un'accelerazione al completamento delle opere infrastrutturali di collegamento attraverso le Alpi. Le nuove reti reneranno finalmente i porti liguri competitivi verso i mercati del Centro Europa, oggi penalizzati da costi elevati rispetto ai grandi hub del Nord. Fino ad allora, cantieri e interruzioni tecniche impongono misure di sostegno transitorie, sul modello degli incentivi già adottati dalla Svizzera.

di **Oliviero Baccelli**

Il susseguirsi di crisi geopolitiche rende sempre più strategico il rafforzamento del mercato unico europeo, come enfatizzato dai rapporti di Mario Draghi ed Enrico Letta, presentati nel 2024, ma sempre più attuali. Gli slogan all'apparenza propagandistici *Buy European*, *Made in Europe* e le più strutturate recenti iniziative della Commissione Europea, fra cui l'*Industrial Accelerator Act* e *Eu ports and industrial maritime strategies*, perseguono la competitività, sostenibilità, sicurezza e resilienza dell'economia europea, in un contesto globale sempre più incerto. In particolare, la EU port strategy presentata ad inizio marzo del 2026 sottolinea il ruolo della portualità a supporto dell'innovazione e delle strategie per la sostenibilità, anche attraverso la promozione dell'intermodalità ferroviaria, elemento centrale per ridurre i costi e rendere più efficiente gli inoltri terrestri e favorire così gli interscambi commerciali.

L'Italia soffre queste internazionali crisi ben più della media degli stati europei, a causa della maggior esposizione alla volatilità dei prezzi energetici e agli andamenti dell'export. Infatti, l'Italia è dipendente per il 73,5% dei propri consumi energetici da fonti di importazione, rispetto ad una media UE del 58% e per di più quasi tutta da combustibili fossili. Inoltre, la maggior propensione all'export di beni verso Paesi extra-UE (pari al 48%, rispetto al 45% di Germania Francia e al 37% della Spagna) è una diversificazione che in condizioni normali rappresenta un punto di forza, ma che in fasi di crisi espone a dazi, restrizioni e volatilità dei cambi con effetti immediati sulla produzione.

Per l'Italia il perseguimento di questa nuova strategia europeista accelerata non può che partire da un rapido ammodernamento delle reti di connessioni attraverso le Alpi, che attualmente sono basate su infrastrutture ferroviarie realizzate fra il 1867 (linea di valico del Brennero) e il 1906 (tunnel elicoidale del Sempione) e su tunnel autostradali completati fra il 1965 (Monte Bianco) e il 1980 (Fréjus). L'unica realizzata ex-novo negli ultimi 45 anni è la linea ferroviaria dedicata ai soli traffici passeggeri pendolari fra la provincia di Varese e il Canton Ticino, che dal 2017 ha messo in connessione Arcisate

e Stabio.

In questo contesto, è difficile immaginare un sistema meno competitivo, meno sostenibile, meno sicuro e resiliente di quello che attualmente supporta gli interscambi passeggeri e merci attraverso le Alpi. Basare le relazioni con l'Europa su una rete così obsoleta comporta extra-costi e allungamenti dei tempi notevoli. Per la portualità ligure queste limitazioni implicano anche una riduzione del bacino di mercato di riferimento, essendo i costi di accesso ai mercati della Svizzera, del Sud della Germania e dell'Austria non competitivi rispetto ai porti del range fra Anversa e Rotterdam, nonostante le distanze terrestri sino inferiori.

La strategia europea e nazionale per una migliore integrazione dei mercati, una maggiore coesione e economica e sociale ed un riequilibrio della portualità anche al fine di rendere il sistema economico europeo meno dipendente da un numero limitato di grandi porti europei, soggetti a forme di congestione sempre più rilevanti, prevede il completamento dei corridoi multimodali facenti parte del "core network" della rete dei Trans-European Network (TEN-T). I porti fra Genova e Vado Ligure appartengono ai nodi principali del North Sea-Mediterranean Corridor (NSMC), che costituisce la spina dorsale principale dei flussi internazionali attraverso l'Europa collegando Genova a Rotterdam, via Milano e Basilea, ed includendo quindi il tanto atteso Terzo Valico ferroviario attraverso gli Appennini.

I traffici lungo questo corridoio, che attraversa anche tutta la Svizzera da Nord a Sud, costituiscono anche un termometro delle relazioni economiche fra l'Italia e il Centro Europa e sono anticipatori dei modelli organizzativi dei sistemi di trasporto a livello europeo, in quanto storicamente la Svizzera ha considerato la politica dei trasporti come uno strumento fondamentale per una moderna politica industriale ed ambientale. Infatti, per rendere il sistema di attraversamento più efficiente dal punto di vista economico e ambientale, le ferrovie di montagna in Svizzera sono state rese ferrovie di pianura con ingenti investimenti in tunnel di base ed è in corso il raddoppio del tunnel stradale del Gottardo, i cui principali beneficiari attualmente sono i sistemi manifatturieri e commerciali a Nord e a Sud dell'Alpi e, in prospettiva, i porti liguri.

La Confederazione Elvetica ha recentemente presentato i dati di traffico transalpini aggiornati al 2025, che confermano i trend emersi dal 2022. Le statistiche rimarcano come nel quadriennio sia avvenuto un incremento del numero dei veicoli pesanti del 3,6%, raggiungendo i 960.000 mezzi nel 2025, e in parallelo un calo del numero di tonnellate movimentate via ferrovia del 16,1%, passando da 28,3 a 23,74 mln di tonn.

La quota di mercato della ferrovia è passata dal 72,9% del 2022 al 68,6% del 2025.

Il risultato è del tutto differente rispetto alle ambiziose aspettative svizzere di ridurre a meno di 650.000 i mezzi in transito indicato come obiettivo principale dal complesso sistema di leggi di incentivo al trasferimento modale dalla strada alla rotaia e delle iniziative di restrizioni al trasporto stradale di lunga distanza attraverso limitazioni orarie e tasse ambientali commisurate ai livelli di emissione dei camion.

Per sintetizzare, nell'ultimo quadriennio, non è avvenuto il cambio modale di 310.000 mezzi pesanti, equivalenti a circa 5,3 mln di tonn di merci, e la ferrovia ha perso 4,6 mln di tonn lungo questa direttrice che è la componente centrale dell'asse transeuropeo NSMC.

I dati non devono portare ad una lettura semplicistica e indurre in tentazione a classificare come un insuccesso una politica che è da esempio su scala europea. Infatti, nessun altro paese ha una quota di mercato così elevata della modalità più efficiente dal punto di vista energetico e ambientale e il numero di treni movimentati via ferrovia lungo il solo asse del Gottardo (poco meno di 30.000 all'anno) è molto superiore a quelli del secondo asse ferroviario per rilevanza per l'Italia, quello del Brennero, che ne gestisce circa 21.500 all'anno.

L'analisi richiede lenti bifocali, in grado di leggere sia fenomeni di tipo congiunturale sia prospettive di lungo periodo. Nel breve periodo, cioè sino alla fine del 2028-29, è prevedibile che i dati confermeranno questi trend, con trasferimento modale dalla ferrovia verso la strada, che porterà anche un incremento dei passaggi al traforo del Monte Bianco. Questo è dovuto agli stessi fattori che hanno condizionato l'ultimo quadriennio, cioè forti limitazioni dovute a restrizioni e chiusure per la gestione dei cantieri lungo l'asse del Sempione, per l'adeguamento delle gallerie sino a Domodossola alla sagoma P/C 80, cioè quella necessaria per accogliere i traffici di semi-rimorchi, per l'ammodernamento del terminal di Novara Boschetto e per restrizioni lungo la rete tedesca dell'asse ferroviario parallelo al Reno. Questi cantieri impongono chiusure già annunciate con largo preavviso, che rendono i servizi irregolari e disincentivano i clienti. La chiusura avvenuta a dicembre del 2025 del servizio dedicato all'autostrada ferroviaria viaggiante fra Novara e Friburgo, che permetteva il trasferimento modale a circa 80.000 camion all'anno, è stato il segnale più rilevante di questo problema.

Il completamento di questi cantieri e la prevedibile messa a regime della prima fase dell'asse transappenninico fra Genova e Voghera, che prevede il completamento della più lunga galleria

ferrovia in Italia, quella del Terzo Valico, apre prospettive del tutto differenti per i servizi di trasporto transalpini via Svizzera dall'inizio del 2029 e di conseguenza anche per la portualità ligure. Questo è l'elemento chiave per le prospettive di sviluppo dei diversi terminal, in particolare quelli container e Ro/Ro, giustificando gli ingenti investimenti pubblici e privati per ampliare l'offerta terminalistica.

Infatti, i treni potranno operare con efficienza economica del tutto differente, grazie alla possibilità di disporre di linee a standard europei, cioè in grado di accogliere treni con lunghezza di 740 metri e sagoma P/C 80, già dai porti liguri di Genova, di Prà e, con qualche limitazione in più di tipo marginale rispetto alla lunghezza dei treni, anche da Savona e Vado Ligure. Questa evoluzione della rete ferroviaria permette di ampliare il potenziale mercato di riferimento in quanto saranno possibili anche nuove integrazioni internazionali fra la ferrovia e i traffici di tipo Ro/Ro, un mercato attualmente tecnicamente non servibile a causa delle limitazioni di sagoma alla rete ferroviaria esistente. Le potenzialità sono rilevanti in quanto i porti liguri occupano il secondo posto in Italia, dietro solo a Livorno, grazie a frequenti servizi verso le isole del Mediterraneo, la Spagna, il Marocco, l'Algeria e la Tunisia, che portano ad un volume di traffici interscambiati via Ro/RO di oltre 13 milioni di tonnellate di merci. Questa integrazione, che ha come modello il caso di successo del porto di Trieste in cui gli spedizionieri riescono ad offrire servizi intermodali, ad esempio, fra il Nord della Germania e la Turchia utilizzando la ferrovia e i servizi Ro/Ro, permette di ampliare le opportunità di interscambi efficienti per la ferrovia transalpina e non solo efficientare quelli esistenti.

Anche l'estensione della capacità dei terminal intermodali nell'area di Milano, ad iniziare da quello in fase di completamento di Teralp a Milano Smistamento e quello di Novara Boschetto di Hupac, contribuirà al perseguimento degli obiettivi svizzeri ed europei anche grazie alla potenziale combinazione di traffici terrestri con semirimorchi e casse mobili e marittimi con container e semirimorchi.

Il tema critico, che non permette ancora di apprezzare le prospettive di lungo periodo, è la gestione della fase di transizione del prossimo triennio in assenza del Terzo Valico e con le frequenti interruzioni tecniche sugli assi transalpini. Queste limitazioni, hanno spinto la Confederazione Elvetica a scegliere di prolungare e intensificare la contribuzione pubblica per chi sceglie il sistema ferroviario al fine di colmare una parte dei sovra costi derivanti dalle inefficienze congiunturali della rete infrastrutturale. Iniziative simili andrebbero perseguite anche lato Italia per poter gestire meglio anche la fase di ramp-up quando sarà disponibile in modo completo la tratta sud del NSMC.

In sintesi, c'è molta luce in fondo ai tunnel transalpini e transappenninici; una luce che si integra con quella della Lanterna; ma si deve ancora attraversare una parte dei tunnel.