

## Lettera Aperta

*Un appello del settore del trasporto merci su rotaia  
alla politica e alla direzione delle ferrovie*

a:

**Patrick Schnieder, Ministro federale dei trasporti**

**Evelyn Palla, presidente del consiglio di amministrazione della Deutsche Bahn**

29.10.2025

## Ritorno dalla ferrovia alla strada

### Salvate il trasporto combinato!

Egregio signor Schnieder  
Gentile signora Palla,

per molti anni il trasporto combinato è stato il motore della crescita del trasporto merci su rotaia, una fonte di speranza per una politica climatica e dei trasporti di successo. Dalla strada alla rotaia: sembrava una cosa ovvia, con tassi di crescita annui compresi tra il tre e il sette per cento.

Ma ora tutto questo è finito. Dopo anni di lento degrado dell'infrastruttura ferroviaria in Germania, le prestazioni del trasporto merci sono pessime, l'affidabilità è ai minimi storici e i costi di produzione stanno esplodendo a causa di cancellazioni di treni, deviazioni e ritardi.

E ora si aggiungono anche i **lavori di ristrutturazione dei corridoi**, oltre ai numerosi cantieri, ai disservizi e alle strozzature già esistenti. Per le chiusure totali della durata di sei mesi sono previste deviazioni la cui sostenibilità economica è incerta. L'esperienza delle fasi di costruzione precedenti dimostra che sono da prevedersi **limitazioni quali treni più corti, profili di linea non adatti al trasporto merci o percorsi notevolmente più lunghi**. Tali condizioni compromettono la competitività del trasporto merci su rotaia e comportano cancellazioni di treni e trasferimenti del traffico su strada.

A ciò si aggiungono i **costi in costante aumento per l'utilizzo della ferrovia**. Dal 2023 i prezzi delle tracce ferroviarie in Germania sono aumentati del 19% e per il 2026 sono previsti ulteriori aumenti tra il 25 e il 35%. Vengono applicate penali per le cancellazioni a breve termine, anche se molte cancellazioni sono una conseguenza diretta della scarsa qualità della rete. Anche il deposito dei carri ferroviari comporta ormai costi considerevoli – deposito di quei carri che devono essere messi fuori esercizio a causa della loro scarsa competitività.

Il risultato: **la competitività del trasporto ferroviario sta diminuendo**. Mentre i prezzi dei trasporti ferroviari aumentano, i costi del trasporto su strada rimangono stabili o diminuiscono. Non c'è da stupirsi che anche i clienti di lunga data stiano voltando le spalle al trasporto combinato. Ogni giorno veniamo a conoscenza di **un ritorno al trasporto su strada**, un processo che sta avvenendo rapidamente e che è difficilmente reversibile. Chi ha acquistato nuovi camion e assunto autisti, di solito rimane lì in modo permanente.

**Già oggi la tendenza è visibile e documentabile**. Sull'asse della valle del Reno attraverso la Svizzera, il trasporto combinato è diminuito del 7,6% negli ultimi anni, mentre il trasporto merci su strada è aumentato del 7,2%, il che significa un ritorno di 86.000 camion su strada. Per i prossimi anni, a seguito della ristrutturazione dei corridoi, prevediamo **un calo della capacità di trasporto merci su rotaia del 20-30%** e pertanto centinaia di migliaia di transiti stradali in più. Solo sui grandi corridoi transalpini attraverso l'Austria e la Svizzera, **ciò significa circa 500.000 spedizioni di camion in più**, con un aumento delle emissioni, degli ingorghi e del rischio di incidenti.

Il ritorno alla **strada vanificherebbe gli ingenti investimenti effettuati dal Governo** nel corso degli anni per dotarsi di una moderna infrastruttura terminalistica nell'ambito della direttiva sugli impianti di trasbordo del trasporto combinato.

Anche i notevoli investimenti europei nell'infrastruttura ferroviaria, ad esempio nella galleria di base del Gottardo o del Brennero, **verrebbero svalutati nel medio-lungo termine**. Questi progetti sono stati realizzati nella fiducia che la Repubblica Federale di Germania, in quanto importante centro economico e corridoio di transito, avrebbe fornito le capacità necessarie, contribuendo in modo significativo alla **competitività dell'Europa a livello globale**, in particolare rispetto all'Asia.

## Le nostre richieste – Salvate il trasporto combinato!

L'indifferenza della politica dei trasporti nei confronti del trasporto combinato è **preoccupante**. Una logistica efficiente è infatti la linfa vitale dell'industria tedesca. Chiediamo misure a breve e medio termine per fermare l'imminente smantellamento del trasporto ferroviario di merci:

- **Nessun aumento dei prezzi delle tracce ferroviarie per il 2026**  
Una misura immediata con effetto segnaletico. Ciò che è possibile per il trasporto passeggeri a lunga percorrenza deve valere anche per il trasporto merci. Il trattamento differenziato dei settori dei trasporti è in contrasto con il principio di non discriminazione.
- **Garanzia di capacità pari ad almeno il 90 % dell'attuale prestazione di trasporto**  
Per tutti i lavori di ristrutturazione dei corridoi e i cantieri di lunga durata.
- **Adeguamento di percorsi alternativi adeguati**  
Stessi parametri per lunghezza, peso e profilo dei treni come sugli assi principali.
- **Assegnazione delle tracce in caso di congestione in base alle esigenze del mercato**  
Considerazione di profilo, carico del treno e sincronizzazione per mantenere il maggior numero possibile di trasporti su rotaia.
- **Compensazione dei costi di gestione aggiuntivi per tracce di qualità inferiore durante i lavori di ristrutturazione dei corridoi**  
A sostegno dei collegamenti che altrimenti dovrebbero essere sospesi. Con finanziamento, ad esempio, tramite il pedaggio CO2.
- **Sospensione delle penali di cancellazione**  
Fino al ripristino di una qualità accettabile della rete.

Egregio signor Schnieder, gentile signora Palla,

non possiamo più fingere che tutto vada bene. Sono in gioco la sicurezza dell'approvvigionamento dell'industria, la competitività della Germania come sede produttiva, gli obiettivi climatici e, per molte aziende, semplicemente la sopravvivenza economica.

Siamo pronti a collaborare con voi per elaborare soluzioni che concilino la necessità di risanamento delle infrastrutture con le esigenze della logistica. **Il nostro obiettivo è quello di sviluppare ulteriormente il trasporto combinato come spina dorsale di una logistica sostenibile, efficiente e rispettosa del clima, nell'interesse dell'economia, della società e dell'ambiente.** Il settore è pronto a dare il proprio contributo

**Salviamo il trasporto combinato.**

Cordiali saluti

**Aziende e associazioni  
del trasporto merci su rotaia e del trasporto combinato**

ERFA European Rail Freight Association  
Fermerci  
Hupac  
Kombiverkehr  
SGKV Studienges. Kombiniertes Verkehr  
TX Logistik  
UIRR Union International Rail Road

Dirk Stahl, Presidente  
Giuseppe Rizzi, Direttore General  
Michail Stahlhut, CEO  
Armin Riedl e Heiko Krebs, Amministratori Delegati  
Clemens Bochynek, Direttore Generale  
Albert Bastius, COO, e Dirk Steffes, CSO  
Ralf-Charley Schultze, Direttore Generale