IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE LUGLIO 2025

BUSINESS MERCI

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

BUSINESS MERCI

SOMMARIO BUSINESS MERCI

1. La Road Map	4
2. I Corridoi Europei Merci	5
3. Il mercato in Italia	22
4. Upgrading Collegamento con i Porti	24
5. Evoluzione del trasporto merci	25
6. Evoluzione e segmentazione del traffico ferroviario merci	27
7. L'offerta merci per segmenti di mercato	30
8. Focus merci ai valichi	35
9. Gli Accordi Quadro	42
10. La Puntualità	43
11. EasyRailFreight	45
12. Piano di potenziamento del sistema di trazione elettrica per i treni merci fino a 2500 tonnellate	48
13. Progetto Ultimo Miglio	49
14. Overview delle azioni 2025 - 2029	50
15. Overview delle azioni oltre il 2029	52

1. La Road Map

Il Piano Commerciale per il business merci ha come punto di partenza l'analisi del contesto europeo e la mappa dei Corridoi della Rete TEN-T che interessano l'Italia, secondo il nuovo Regolamento Europeo TEN-T 1679/2024 .

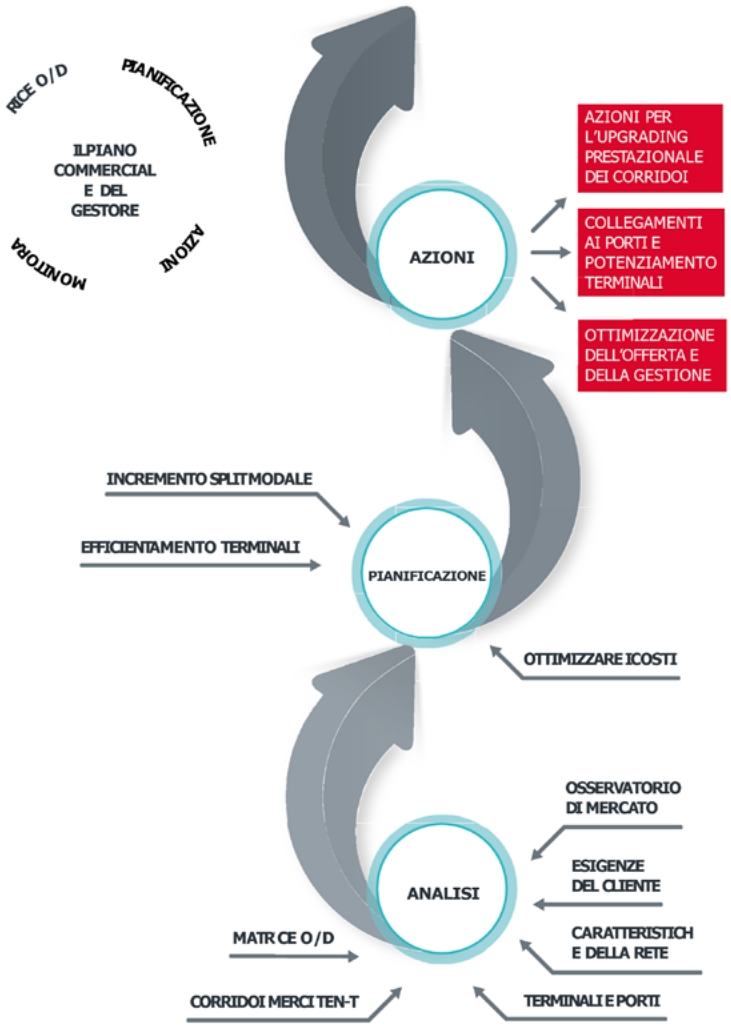
Il secondo input al Piano è stata l'analisi del mercato merci e dei bacini che generano o attirano domanda. Non è un caso che il 90% del traffico merci che oggi viene sviluppato nel nostro paese passa lungo le linee appartenenti a questi Corridoi, che verranno descritti nel dettaglio nella sezione successiva.

Il gestore Infrastruttura ormai da anni si è dotato di un processo standardizzato, l'Osservatorio di mercato, che consiste in un confronto continuo con i nostri clienti e nel monitoraggio della loro soddisfazione.

Inoltre, dal 2018 RFI ha avviato il Tavolo Tecnico di Ascolto, un appuntamento annuale di confronto con gli stakeholders nel quale vengono esaminate le loro esigenze e le loro proposte di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.

L'analisi degli input sopra descritti ha portato all'individuazione dei seguenti obiettivi:

- potenziare l'offerta per le Imprese Ferroviarie merci in termini di prestazioni;
- migliorare le condizioni in cui le imprese del settore (IF e terminalisti) operano negli scali, riducendo così i costi del servizio;
- collegare tutti i porti e terminali della Rete TEN-T Core Merci all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.



2. I Corridoi Europei Merci

Con l'entrata in vigore, il 18 luglio 2024, del nuovo Regolamento TEN-T 2024/1679 la configurazione della Rete TEN-T ha subito un profondo cambiamento, come descritto più dettagliatamente nella sezione della rete transeuropea dei trasporti.

I Corridoi Ferroviari Merci istituiti dal Regolamento EU/913/2010 - rappresentano uno dei capisaldi della politica comunitaria volta al rafforzamento della competitività del trasporto merci ferroviario internazionale e quindi al raggiungimento degli obiettivi di ripartizione modale del trasporto merci al 2030 stabiliti dal Libro Bianco UE: trasferimento del 30% del trasporto stradale merci con percorrenze superiori a 300 km verso ferrovia o vie di navigazione interna. Questi Corridoi rappresentano un'espressione virtuosa di cooperazione strutturata tra Stati Membri, gestori dell'infrastruttura, imprese di trasporto e terminali.

In particolare, hanno la responsabilità di offrire e allocare capacità ferroviaria internazionale merci mediante uno sportello unico di Corridoio (Corridor One Stop Shop - C-OSS), implementare processi e tool armonizzati per la gestione della capacità ferroviaria internazionale e delle interruzioni programmate della circolazione, nonché di monitorare il traffico transfrontaliero e coordinare la gestione delle emergenze.

Di seguito viene riportata una breve descrizione della differenza tra Corridoi di Trasporto Europei (ETC) e Corridoi Merci.

	CORRIDOI ETC	CORRIDOI MERCI
Finalità	Realizzazione coordinata del piano di investimenti infrastrutturali di corridoio	Crescita traffico merci attraverso misure di natura operativa
Base guiridica	Specifiche tecniche di Interoperabilità (STI) e Reg. UE 1679/2024	Regolamento UE 913/2010
Governance	Coordinatore Europeo e Corridor Forum	Executive Board - EB (ministeri) e Management Board - MB (GI)
Ambito di applicazione	Traffico merci e passegeri	Traffico merci Linee più idonee al traffico merci
Modalità di trasporto	Multimodale	Ferrovia

I Corridoi Europei Merci attualmente in esercizio sono undici, quattro dei quali di interesse italiano:

- Corridoio Reno-Alpi;
- Corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
- Corridoio Baltico-Adriatico;
- Corridoio Mediterraneo.

Il nuovo Regolamento TEN-T ha disposto l'allineamento dei tracciati dei Corridoi Merci a quelli degli ETC per un totale di 9 "corridoi di trasporto europei", il cui processo di implementazione sarà completato nel 2026.

Con questa articolazione i Corridoi di interesse nazionale diventano 5 che vengono ridenominati come segue:

- Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo;
- Corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
- Corridoio Mar Baltico- Mar Adriatico;
- Corridoio Mediterraneo;
- **Corridoio dei Balcani occidentali — Mediterraneo orientale.**

Ai fini del presente Piano Commerciale, le strutture di gestione dei Corridoi Europei Merci forniscono regolari input, grazie agli studi di mercato condotti, al monitoraggio delle performance dei servizi di trasporto e alle continue interazioni con le Imprese Ferroviarie e con i final users nell'ambito dei Railway Undertaking Advisory Group (RAG) e dei Terminal Advisory Group (TAG).

La rappresentazione delle Rete TEN-T Merci è consultabile nella storymap del business merci sul sito.

Corridoio Merci Reno-Alpi

Routing: Zeebrugge-Anversa/Amsterdam/Vlissingen/Rotterdam - Duisburg - [Basilea] - Milano - Genova
Membri: ProRail (Olanda); Infrabel (Belgio); DB Netz (Germania); SBB Infrastruktur (Svizzera); BLS Netz (Sviz- zera); TVS (Svizzera); RFI (Italia).
Forma Giuridica: Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE)
Sede legale, Ufficio permanente e Sportello Unico: Francoforte (Germania).
Il Corridoio Reno-Alpi presenta un'estensione di circa 3.900 km di rete ferroviaria e abbraccia l'area più industrializzata e popolata d'Europa (denominata "Blu Banana") collegandola al mare del Nord tramite i porti di Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Brugge e al mar Mediterraneo tramite il Porto di Genova.
Nel 2023, il PIL dei paesi attraversati dal Corridoio Reno-Alpi è stato pari a circa 8.800 miliardi di euro (fonte Eurostat, 2024) con una popolazione di circa 182 milioni di persone.

I volumi di traffico, espressi in numero di treni merci internazionali che hanno attraversato le frontiere dei paesi coinvolti hanno avuto un trend pressoché costante negli ultimi anni, mostrando l'alta resilienza della ferrovia anche durante la pandemia di Covid-19, in particolare durante l'ultimo trimestre del 2020 con un rapida ripresa nel 2021. Nel 2022 l'evoluzione generale della domanda per l'intero corridoio ha visto un aumento del traffico dell'1% rispetto al 2021.
Nel 2022 il traffico si è assestato ad un livello comparabile con quello dell'anno precedente ma è stato influenzato negativamente da perturbazioni che hanno caratterizzato il commercio e da un significativo aumento dei lavori lungo le linee del Corridoio. La situazione economica generale e il relativo flusso di merci nei porti hanno registrato nel 2023 una tendenza negativa.
Questo spiega il calo significativo del numero di treni merci internazionali su tutti i confini che interessano il Corridoio, ad eccezione del confine tra Belgio e Germania. Nel 2023 l' evoluzione generale dell'intero Corridoio ha registrato una diminuzione del traffico del –4,52%.

Fonte : Annual Report Reno-Alpi 2024

Come tutti i Corridoi Merci, nel Corridoio Reno-Alpi ci sono i gruppi consultivi delle Imprese Ferroviarie (RAG) e dei terminali (TAG).

Il Corridoio Reno-Alpi pone al centro delle proprie strategie di crescita anche lo sviluppo di iniziative volte al miglioramento della performance del trasporto ferroviario e alla trasparenza dello scambio di informazioni tra gli stakeholder lungo l'intera catena di trasporto intermodale. Nel 2021 è stato condotto uno studio di fattibilità denominato Railway Collaborative Decision Making (R-CDM) relativo all'applicabilità al settore ferroviario del modello di cooperazione adottato tra i vari stakeholder del settore aeronautico.

Inoltre, a partire dal 2021 sono stati istituiti dei Quality Circle Operation (QCO) con l'obiettivo di ridurre i tempi di transito al confine attraverso l'identificazione di misure operative congiunte tra Gestori Infrastruttura e Imprese Ferroviarie per migliorare l'interoperabilità nelle tratte transfrontaliere di Chiasso (Italia-Svizzera) e Velno (Germania-Paesi Bassi).

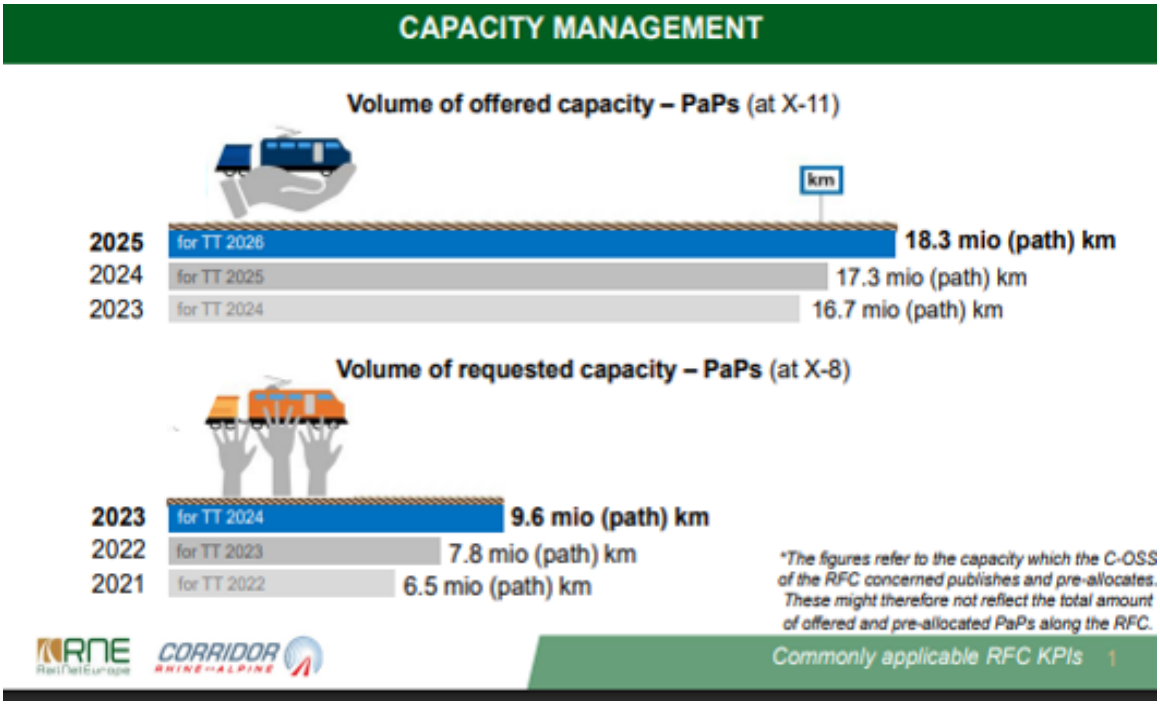
Da evidenziare la best practice implementata dal Corridoio nel 2022 in collaborazione con il Gruppo consultivo delle imprese ferroviarie (RAG), che ha riguardato l'identificazione di un percorso di reinstradamento in vista della chiusura della linea ferroviaria della Valle del Reno presso Rastatt pianificata dal 9 al 30 agosto 2024. Il Corridoio merci Reno-Alpi, le principali IF italiane, tedesche e svizzere e i Ministeri dei trasporti tedesco e francese sono riusciti, dopo quasi un anno di negoziati, a trovare una soluzione condivisa con deviazione dei flussi ferroviari in territorio francese ed utilizzo di navetta diesel, scongiurando così la cancellazione di circa quaranta treni al giorno e il conseguente shift modale inverso (dalla ferrovia alla strada).

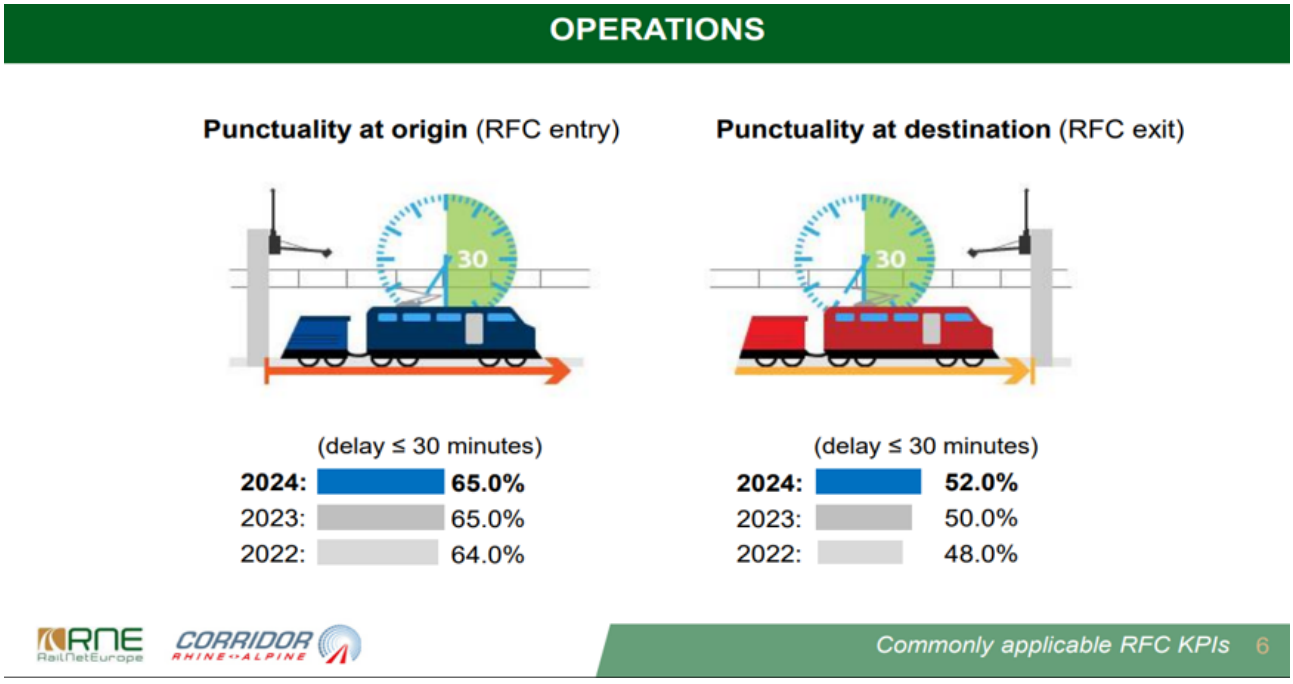
Nel 2023 il Comitato esecutivo costituito dai rappresentanti dei Ministeri dei Trasporti dei Paesi Membri ha istituito il Quality Core Group con l'obiettivo di sviluppare strumenti operativi per migliorare la qualità dei servizi del trasporto ferroviario merci.
Nel dicembre 2023 sono state individuate 3 priorità da adottare nel 2024:

- Miglioramento della condivisione dei dati,
- definizione standard per il reinstradamento a fronte di disruption,
- Elaborazione di una strategia di gestione della capacità di Corridoio.

Il Corridoio inoltre ha avviato un aggiornamento dello studio TMS (transport market study) a valle di una regolare procedura di gara Europea insieme agli altri Corridoi Europei consegnato alla fine del 2024.

Di seguito vengono riportati i KPIs armonizzati a livello europeo relativi alla performance (capacità e puntualità) del Corridoio Mare del Nord - Reno - Mediterraneo.





Fonte: RNE KPI 2024

Corridoio Merci Scandinavo-Mediterraneo

Routing: Stoccolma/Oslo/Trelleborg - Malmö - Copenaghen - Amburgo - Innsbruck - Verona - La Spezia/Livorno Ancona/Taranto/Augusta/Palermo.
Membri: BaneNOR (Norvegia); Trafikverket (Svezia); Øresundsbro Konsortiet (Svezia - Danimarca); Banedanmark (Danimarca); DB InfraGo (Germania); ÖBB Infrastruktur (Austria); RFI (Italia).
Forma Giuridica: Associazione Internazionale di diritto austriaco
Sede legale: Vienna (Austria)
Sportello Unico: Francoforte (Germania) Non dispone di ufficio permanente
I paesi attraversati dal Corridoio sono la Norvegia, la Svezia, la Danimarca, la Germania, l'Austria e l'Italia.

La superficie totale dei paesi ScanMed RFC è di circa 1,6 milioni di km2, ovvero circa il 40% della superficie totale dell'Unione Europea. La lunghezza complessiva è di 7.527 km, di cui 3.534 km in territorio Italiano.

I paesi del Corridoio rappresentano circa il 38% della popolazione EU27 + Norvegia e producono il 47% del PIL EU27 + Norvegia inclusa (Dati Eurostat 2024).

Considerando la geografia delle relazioni commerciali tra i paesi attraversati, il Corridoio Merci Scandinavo Mediterraneo può essere suddiviso in due macrosezioni: quella settentrionale, che collega i paesi scandinavi con la Germania e con i principali mercati del centro Europa e quella meridionale che connette l'Italia con la Germania via Brennero. I progetti infrastrutturali più rilevanti sono il Tunnel di Base del Brennero e il Fehmarn Belt Fixed Link (tunnel sottomarino) tra la Danimarca e la Germania.

I volumi complessivi di merci trasportate lungo il corridoio, dai dati ScanMed RFC (Studio di mercato 2015 e ScanMed CNC Work Plan 2018) risultano essere pari a circa 70 milioni di tonnellate con una crescita prevista del 25% in 10 anni. Il loading share Italiano è del 23% ed è secondo solo a quello Tedesco (48%) e seguito da quello Austriaco (18%).
Il Corridoio ScanMed costituisce un'infrastruttura di straordinaria importanza a supporto delle relazioni commerciali tra l'Oriente/Nord Africa e l'Europa centrale. La sua estensione mediterranea comprende infatti 9 dei 14 porti italiani appartenenti alla rete Core Europea TEN-T a cui sono legate grandi potenzialità di captazione di flussi commerciali provenienti dallo Stretto di Suez per il successivo rilancio via ferro verso l'Europa continentale.

Nell'ottica di rendere più attrattivo il trasporto ferroviario, dal 2017 il Corridoio pubblica un'offerta di capacità integrata ferrovia - terminali che consente a spedizionieri, Imprese Ferroviarie, MTO di richiedere la disponibilità di capacità nel terminale sin dalla fase di progettazione della traccia ferroviaria. A tale iniziativa hanno aderito alcuni terminali e porti del Corridoio, tra cui Verona Quadrante Europa (dal 2018), Bologna Interporto e il Porto di La Spezia.

All'inizio del 2023, il Corridoio Merci Scandinavo Mediterraneo, in collaborazione con tutti gli altri Corridoi e con il supporto di RailNetEurope (RNE), si è impegnato a sviluppare un aggiornamento congiunto degli studi di mercato individuali, sulla base di linee guida e metodologie comuni. Lo studio è iniziato nel giugno 2023 e, con l'integrazione dei nuovi routing, si prevede che venga completato entro la metà del 2025. Esso costituirà la base per uno studio generale di trasporto europeo merci e passeggeri che sarà eseguito a partire dal 2025 da RNE
.
I principali flussi di traffico del Corridoio si registrano sulle seguenti relazioni commerciali:
- Germania - Italia;
- Svezia - Norvegia;
- Germania - Svezia

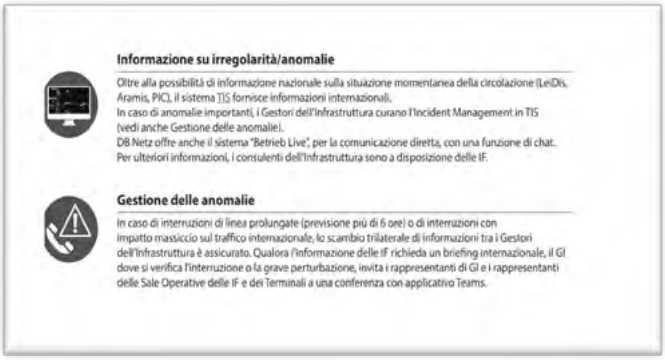
La tratta Monaco - Verona rappresenta un collegamento chiave del Corridoio. In vista dei futuri incrementi di domanda su tale asse, il nuovo tunnel del Brennero rappresenterà un'infrastruttura strategica di primaria importanza per l'efficientamento del trasporto delle merci internazionali.

Number of train runs crossing the defined border points

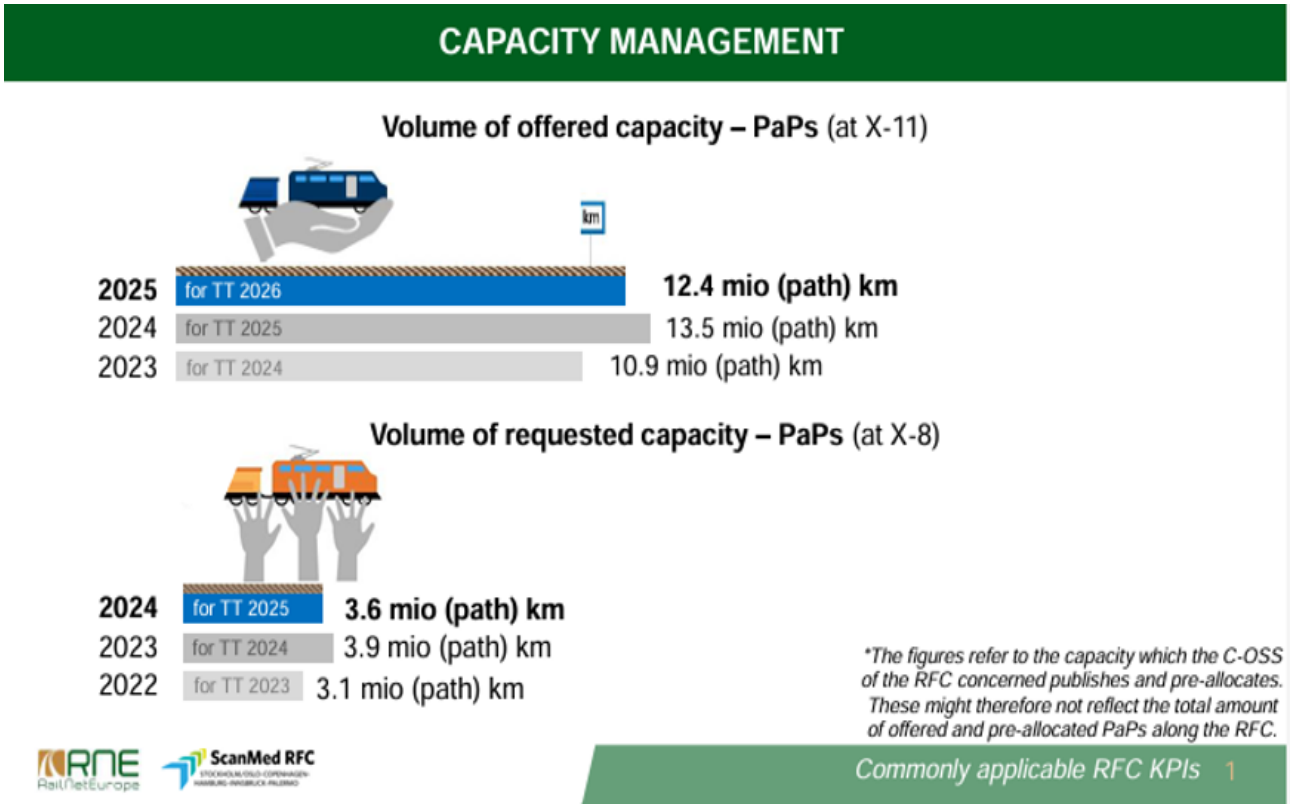
Border point(s)	Number of trains	Data source
Kornsjö	1.255	TIS
Peberholm	6.755	TIS
Padborg / Flensburg	8.396	BDK
Kiefersfelden / Kufstein	23.129	ÖBB
Brennero / Brenner	19.797	ÖBB

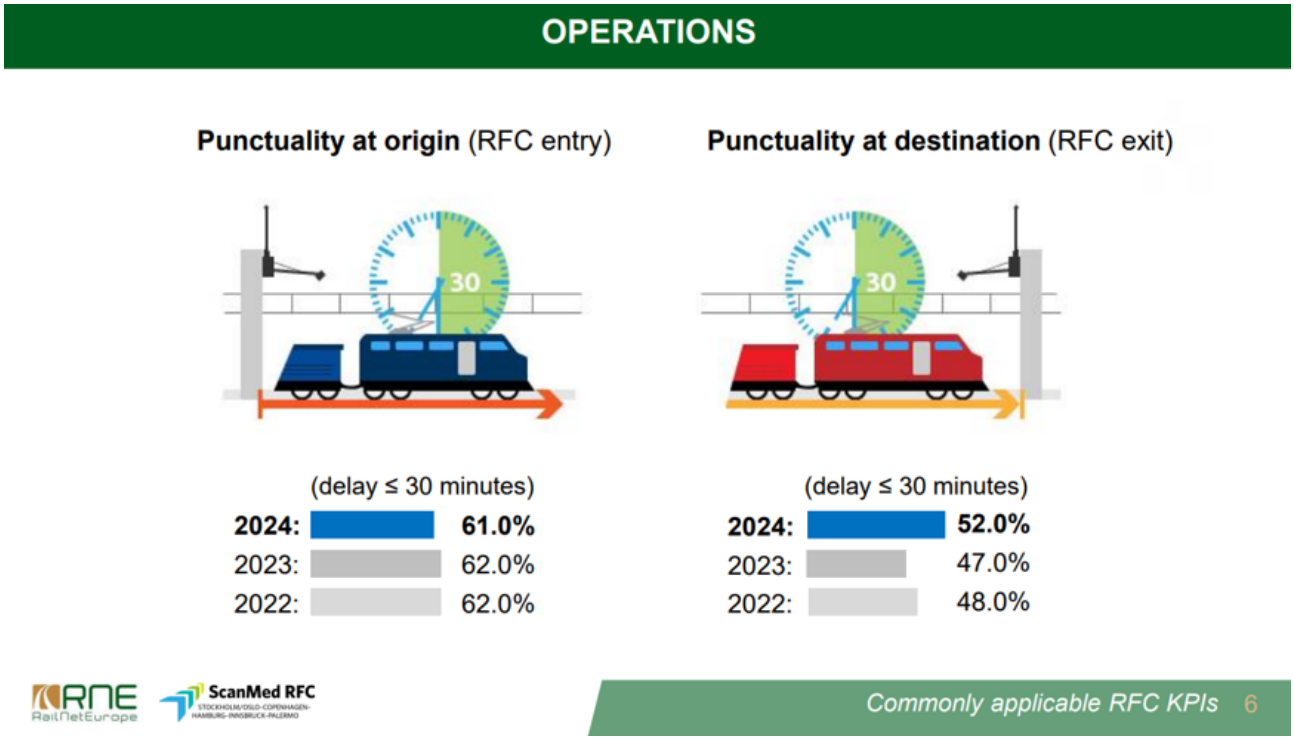
Fonte: RNE KPI 2024

Il valico del Brennero rappresenta la seconda più importante stazione transfrontaliera di Corridoio in termini di volumi di traffico (treni/anno). Al fine di migliorare la cooperazione tra i gestori infrastruttura è stata istituita nel 2020 la Task Force dell'Asse del Brennero da RFI, OBB Infra e DB InfraGO. In tale ambito è stato avviato un progetto di coordinamento della gestione del traffico e della capacità internazionale mirato al miglioramento della competitività e attrattività del trasporto merci sull'Asse Monaco-Verona.
L'esperienza maturata ha permesso la definizione di una nuova procedura di pianificazione ottimizzata a breve termine, di un nuovo flusso di comunicazione tra le sale di controllo e un sistema strutturato di monitoraggio periodico delle performance, attraverso l'implementazione di gruppi di lavoro permanenti.
La Task Force ha ottenuto riscontri positivi e riconoscimenti a livello europeo, in particolare è stata riconosciuta dalla Commissione Europea come uno dei migliori esempi di iniziative per un coordinamento sovranazionale dei processi di circolazione regionali.



Di seguito vengono riportati i KPIs armonizzati a livello europeo relativi alla performance (capacità e puntualità) del Corridoio Scanndinavo-Mediterraneo.





Fonte: RNE KPI 2024

Corridoio Merci Mediterraneo

Routing: Almería - Valencia/Algeciras/Madrid - Saragoz- za/ Barcellona - Marsiglia - Lione - Torino - Milano - Verona- Padova/Venezia - Trieste/Capodistria - Lubiana - Budapest Lubiana /Fiume - Zagabria - Budapest - Zahony (frontiera ungherese-ucraina)
Membri: ADIF (Spagna), Línea Figueras Perpignan (Spagna-Francia), SNCF Réseau (Francia), Oc'Via (Francia), RFI (Ita- lia), SŽ - Infrastruktura (Slovenia), HŽ Infra- struktura (Croazia), MÁV (Ungheria) e KTI (Ungheria) Forma Giuridica: Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE)
Sede legale, Ufficio permanente e Sportello Unico: Milano.

Il Corridoio Merci Mediterraneo rappresenta il più importante asse di connessione ferroviario merci orizzontale europeo, estendendosi per 7.779 km dalla Spagna al confine dell'Unione Europea, collegando il Bacino del Mediterraneo con l'Europa Centrale e con l'Ucraina. Per questo motivo il Corridoio merci Mediterraneo ha un elevato potenziale per acquisire quote rilevanti dei flussi di traffico Europa-Asia, sebbene attualmente minacciate dalle vicissitudini belliche che vedono coinvolta l'Ucraina.
Nel suo percorso da Est a Ovest, il Corridoio Mediterraneo è interconnesso con altri 7 Corridoi Ferroviari delle merci e attraversa 3 delle 4 principali aree manifatturiere d'Europa: Catalogna, Auvergne - Rhone - Alpes e Piemonte - Lombardia. Nel 2023, il PIL dei paesi attraversati dal Corridoio Mediterraneo è stato pari a circa 6.800 miliardi di euro con una popolazione di circa 191 milioni di persone (Dati Eurostat 2024). Il Corridoio collega oltre 100 Terminali intermodali, 5 dei principali Porti Marittimi del Mediterraneo e 2 importanti Porti Fluviali (Lione e Budapest).

Il Corridoio merci Mediterraneo costituisce per l'Italia un'importante connessione logistica con la Francia ad ovest e con la Slovenia ad est, attraversando alcune tra le regioni italiane economicamente più avanzate, includendo i porti di Venezia e Trieste.

Il Corridoio Ferroviario Merci Mediterraneo si caratterizza per una significativa interconnessione con quasi tutti gli altri Corridoi Merci Europei, infatti i principali flussi di traffico utilizzano una parte del Corridoio e iniziano o terminano su un altro Corridoio.

Inoltre, la maggior parte dei flussi di traffico si concentrano su due macro regioni: nell'area occidentale (Spagna, Francia e Italia) si effettuano prevalentemente trasporti di prodotti chimici, automobilistici e siderurgici, in quella orientale (Italia, Slovenia, Croazia e Ungheria) si trasportano cereali e altri prodotti minerali e agricoli il cui trasporto è caratterizzato da un'elevata stagionalità.

I volumi totali di traffico internazionale merci nell'area del (Corridoio sono pari a 185 milioni di tonnellate 2016), come si evince dall'aggiornamento dello studio di trasporto realizzato nel 2020. Il 58% dei flussi sono di scambio con altri corridoi, il 27% Internazionali e il 15% di transito.

Gli scenari evolutivi della domanda mostrano una crescita del trasporto ferroviario merci al 2030 variabile tra 38 e 64 milioni di tonnellate con uno share modale che si potrebbe collocare tra il 17% e il 28%.

International traffic along the Corridor at 2030

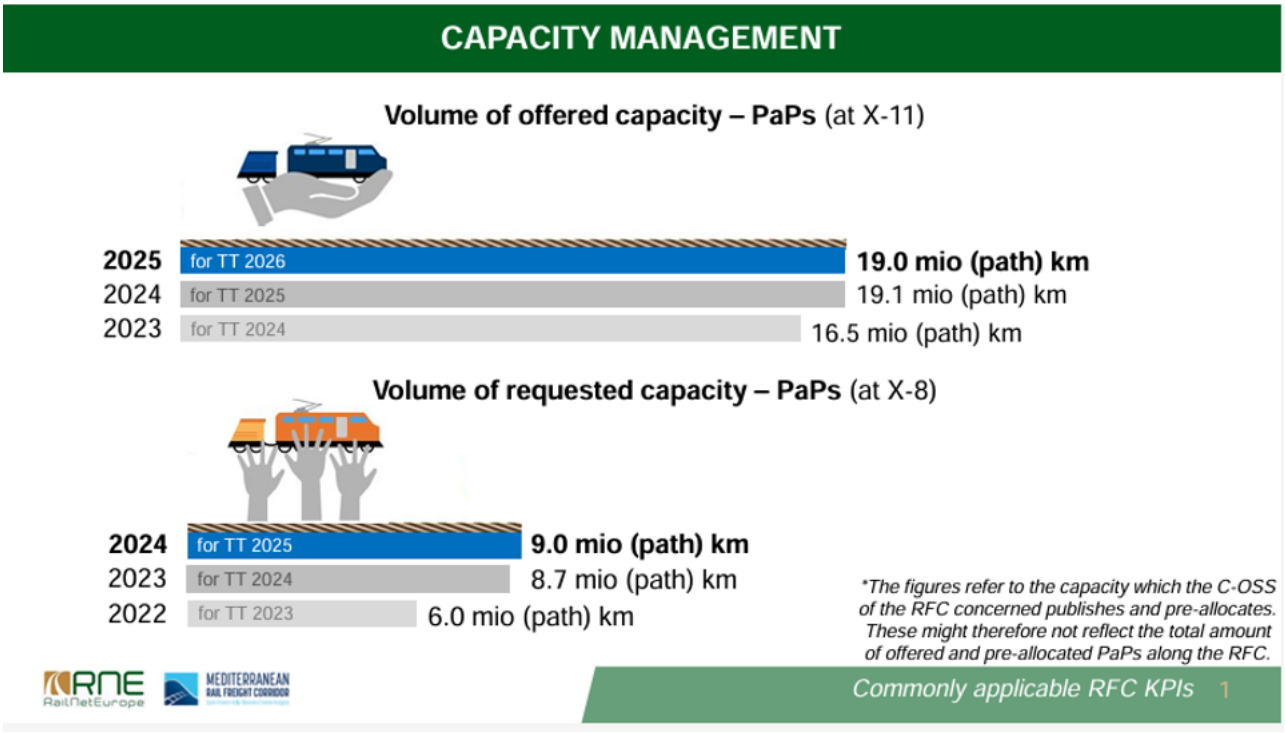
Scenario	Volumes [Mt]				Volumes [Mt]	% rail share
1	INTERN	14,1	40,1	9,4	233 → +1,7% annually	23,7% → 55,2 Mtons
	EXCHANGE	33,8	84,1	15,3		
	TRANSIT	7,4	28,6	0,0		
2	INTERN	10,1	44,6	8,7	233 → +1,7% annually	16,7% ↘ 38,8 Mtons
	EXCHANGE	23,5	95,4	14,3		
	TRANSIT	5,3	31	0,0		
3	INTERN	16,5	37,4	9,7	233 → +1,7% annually	27,6% ↗ 64,1 Mtons
	EXCHANGE	39,3	78,2	15,9		
	TRANSIT	8,3	27,5	0,0		
4	INTERN	13,1	37,3	8,7	216 ↘ +1,1% annually	23,7% → 51,5 Mtons
	EXCHANGE	31,6	78	14,2		
	TRANSIT	6,8	25,8	0,0		
5	INTERN	14,8	42,5	10,0	248 ↗ +2,1% annually	23,7% → 51,5 Mtons
	EXCHANGE	35,7	89,5	16,4		
	TRANSIT	7,8	31,1	0,00		

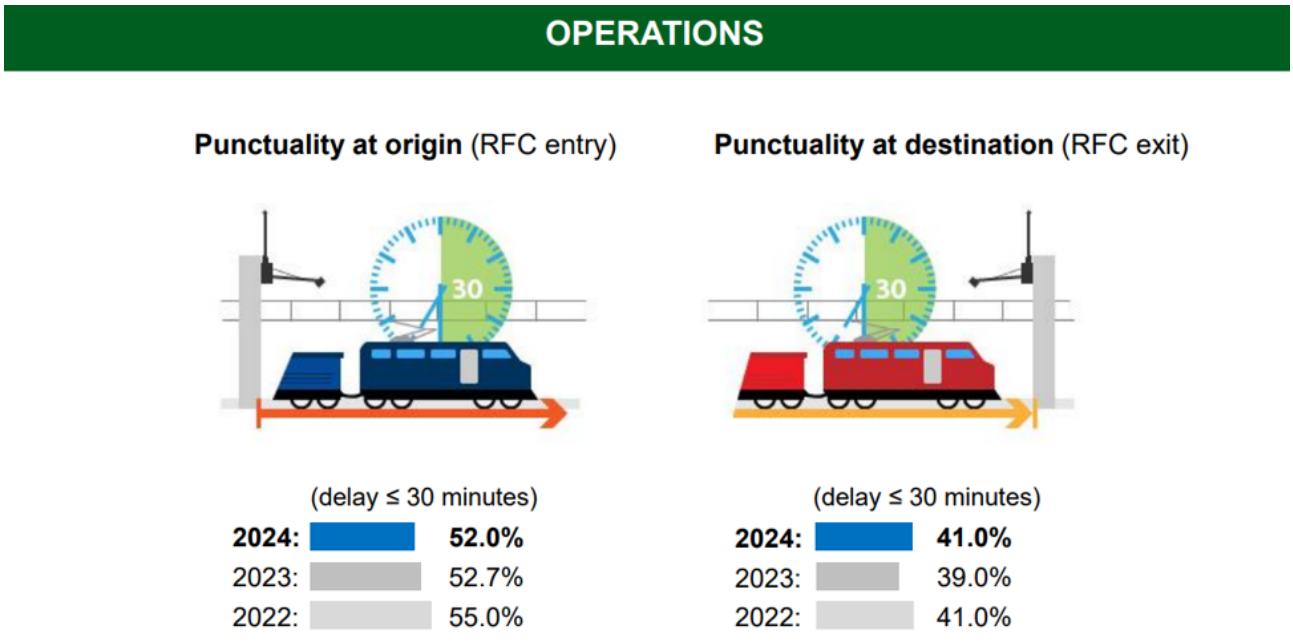
Aggiornamento dello Studio di mercato 2020

Il Corridoio Merci Mediterraneo sta sviluppando iniziative fortemente orientate al miglioramento dell' interoperabilità transfrontaliera, alla diminuzione dei tempi di transito nelle stazioni di confine e ad assicurare un regolare monitoraggio dei traffici. A tale riguardo, al confine tra Italia e Slovenia, con il coordinamento del corridoio e il coinvolgimento di RFI e SZ-I è stata istituita una Task Force che, oltre a un monitoraggio congiunto della programmazione e della gestione operativa del traffico merci, ha rafforzato la condivisione delle regole di utilizzo degli impianti da parte delle imprese ferroviarie. In tale contesto è stato istituito, inoltre, un tavolo di confronto con le stesse per individuare azioni di miglioramento del traffico transfrontaliero con incremento delle prestazioni.

Contestualmente, al confine tra Italia e Francia presso l'impianto di Modane, con il coinvolgimento di RFI e SNCF Réseau, il Corridoio ha avviato l'iniziativa dei Quality Circle Operation (QCO) finalizzata alla riduzione dei tempi di transito tramite l'individuazione di iniziative congiunte con le imprese ferroviarie anche in previsione della realizzazione del nuovo collegamento Torino - Lione

Di seguito vengono riportati i KPIs armonizzati a livello europeo relativi alla performance (capacità e puntualità) del Corridoio Mediterraneo.





Fonte: RNE KPI 2024

Corridoio Merci Baltico-Adriatico

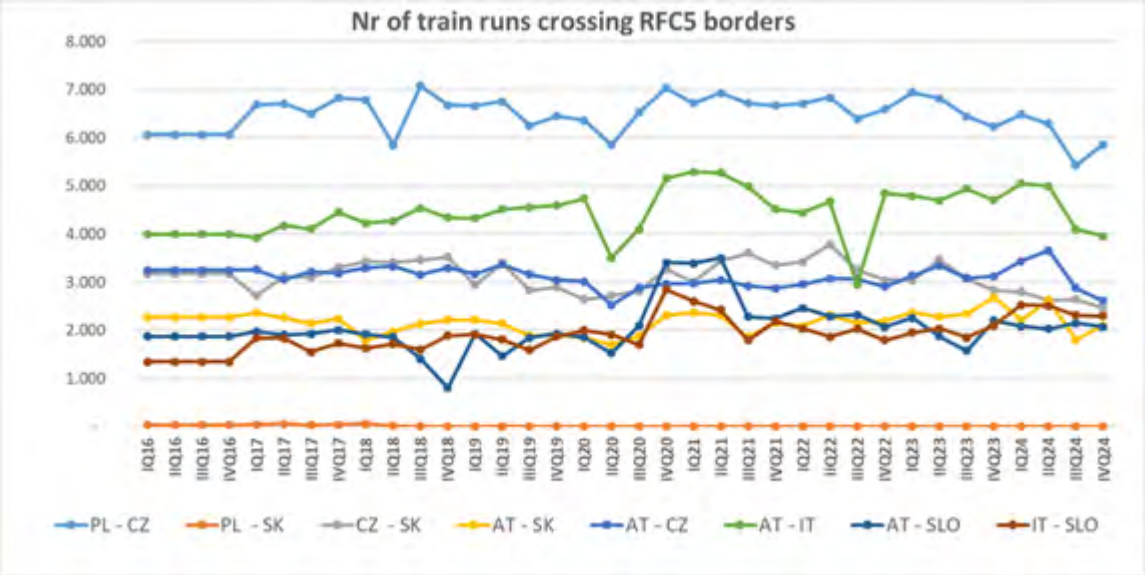
Routing: Swinoujscie/Gdynia - Katowice - Ostrava/Žilina - Bratislava/Vienna/Klagenfurt - Udine - Venezia/Trieste/ Bologna/Ravenna/ Graz - Maribor - Lubiana - Capodistria/ Trieste; SŽDC (Repubblica Ceca); ŽSR (Slovacchia); SŽ - Infrastruktura (Slovenia); ÖBB Infrastruktur (Austria); RFI (Italia)
Membri: PKP (Polonia)
Forma Giuridica: Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE)
Sede legale, Ufficio permanente e Sportello Unico: Mestre (Italia).

L'estensione geografica del Corridoio Baltico Adriatico copre una lunghezza totale di circa 5.200 km di linee ferroviarie che collegano il Mar Baltico al Mar Adriatico, coinvolgendo circa 80 tra terminali e porti marittimi a servizio delle principali realtà e economicamente avanzate dell'area, quali la Slesia, Ostrava, Vienna, Bratislava, il Veneto e Bologna.
Il PIL dei paesi attraversati dal Corridoio Baltico Adriatico ha raggiunto il valore di circa 3.900 miliardi di euro con una popolazione di circa 123 milioni di persone (Dati Eurostat 2024).

Già dal 2010 i porti che insistono sul Corridoio e Fiume (Croazia) hanno sottoscritto l'atto costitutivo dell'associazione NAPA, North Adriatic Ports Association, formalizzando in questa maniera l'obiettivo comune a cooperare per la creazione di opportune sinergie nello svolgimento di azioni promozionali ai più diversi livelli (regionale, nazionale, comunitario, internazionale) al fine di aumentare i traffici, migliorare le infrastrutture e rimuovere o ridurre i vincoli procedurali, per esempio quelli doganali.

Dallo studio realizzato dall'associazione si possono evidenziare le potenzialità di sviluppo dei traffici al 2030 nell'area geografica potenzialmente servita dai porti NAPA in termini di milioni di TEU, sviluppo che si concretizza non solo nell'aumento dei volumi, ma anche nell'estensione dell'area commerciale a parziale discapito principalmente degli altri porti del Nord Europa.

Dall'inizio di operatività del Corridoio, il volume di traffico in termini di numero di treni merci internazionali che hanno attraversato le frontiere degli Stati Membri, ha avuto un trend leggermente in crescita nella parte sud del Corridoio (precisamente tra Austria-Italia, Italia-Slovenia e Austria-Slovenia) mentre la parte nord ha registrato un trend stagnante. In alcuni casi le riduzioni di volumi sono la conseguenza di chiusure temporanee di alcune sezioni di linea per lavori di sviluppo infrastrutturale.



Fonte: Annual Report Baltico Adriatico 2024

Attualmente è in corso l'aggiornamento dello studio sul mercato dei trasporti (TMS-Transport Market Study), realizzato inizialmente nel 2014, allo scopo di analizzare i volumi di traffico merci e fornire raccomandazioni per lo sviluppo del mercato del trasporto merci su rotaia lungo il Corridoio.

Lo studio ha mostrato che nel 2018 (anno di riferimento) sono state trasportate sul corridoio 38 milioni di tonnellate di merce con una quota di mercato ferroviario pari al 33%. Il market share ferroviario sul corridoio per le brevi e medie distanze (400 - 900 km) è risultato pari a circa il 45%, significativamente superiore rispetto al market share ferroviario per le distanze più lunghe, in cui risulta inferiore al 10%.

L'aggiornamento dello studio TMS con l'estensione dei nuovi routing verrà completato nel 2025.

Nel 2021 è stato completato uno studio finalizzato alla progettazione di un'offerta di capacità ottimale per differenti scenari temporali tenendo conto di tutti gli elementi che influenzano l'uso e la disponibilità della capacità ferroviaria. Lo studio ha portato allo sviluppo di uno strumento innovativo per la pianificazione integrata dell'offerta ferroviaria internazionale, la gestione coordinata del traffico e delle interruzioni al fine di migliorare la qualità del servizio offerto.

Il Corridoio Baltico Adriatico, nell'ottica di diversificare l'offerta di capacità, ha sviluppato un'offerta di tracce Extra Long Train da/per il porto di Capodistria ed Extra Heavy Train da/per il porto di Trieste e Villach, consentendo la circolazione di treni pesanti (fino a 1800 t).
Inoltre, il Corridoio può offrire tracce in corso di orario che possono essere richieste fino a 5 giorni prima della partenza del treno (la regola per la capacità cosiddetta a breve termine - capacità di riserva - prevista dal regolamento merci 913/2010 è di almeno 30 giorni).

Nell'ambito delle misure di accompagnamento agli interventi infrastrutturali, nel corso del 2020 e 2021, è stata avviata e conclusa la prima sperimentazione del progetto Language Program sulla sezione di confine italo-austriaca Tarvisio-Villach.
Questo progetto pilota, finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del Programma Horizon 2020, è finalizzato ad eliminare la barriera linguistica all'interoperabilità attraverso l'uso di un tool di traduzione automatica con l'obiettivo di garantire una comunicazione sicura ed efficace tra l'agente di condotta e il regolatore della circolazione.

Di seguito vengono riportati i KPIs armonizzati a livello europeo relativi alla performance (capacità e puntualità) del Corridoio Baltico-Adriatico.

CAPACITY MANAGEMENT

Volume of offered capacity – PaPs (at X-11)

2025	for TT 2026	**6.8 mio (path) km**
2024	for TT 2025	6.32 mio (path) km
2023	for TT 2024	6.3 mio (path) km

Volume of requested capacity – PaPs (at X-8)

2024	**2.1 mio (path) km**	for TT 2025
2023	2.3 mio (path) km	for TT 2024
2022	2.05 mio (path) km	for TT 2023

**The figures refer to the capacity which the C-OSS of the RFC concerned publishes and pre-allocates. These might therefore not reflect the total amount of offered and pre-allocated PaPs along the RFC.*

RNE RailNetEurope RFC5

Commonly applicable RFC KPIs 1

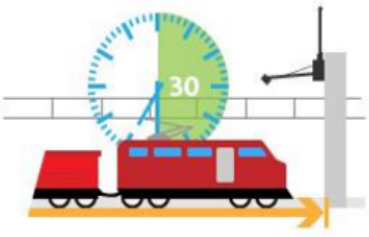
OPERATIONS

Punctuality at origin (RFC entry)

(delay ≤ 30 minutes)

2024:	**42.0%**
2023:	46.0%
2022:	43.0%

Punctuality at destination (RFC exit)



(delay ≤ 30 minutes)

2024:	**30.0%**
2023:	34.0%
2022:	31.0%

Fonte: Annual Report Baltico Adriatico 2024

RNE RailNetEurope RFC5

Commonly applicable RFC KPIs 7

Fonte: RNE KPI 2024

3. Il mercato in Italia

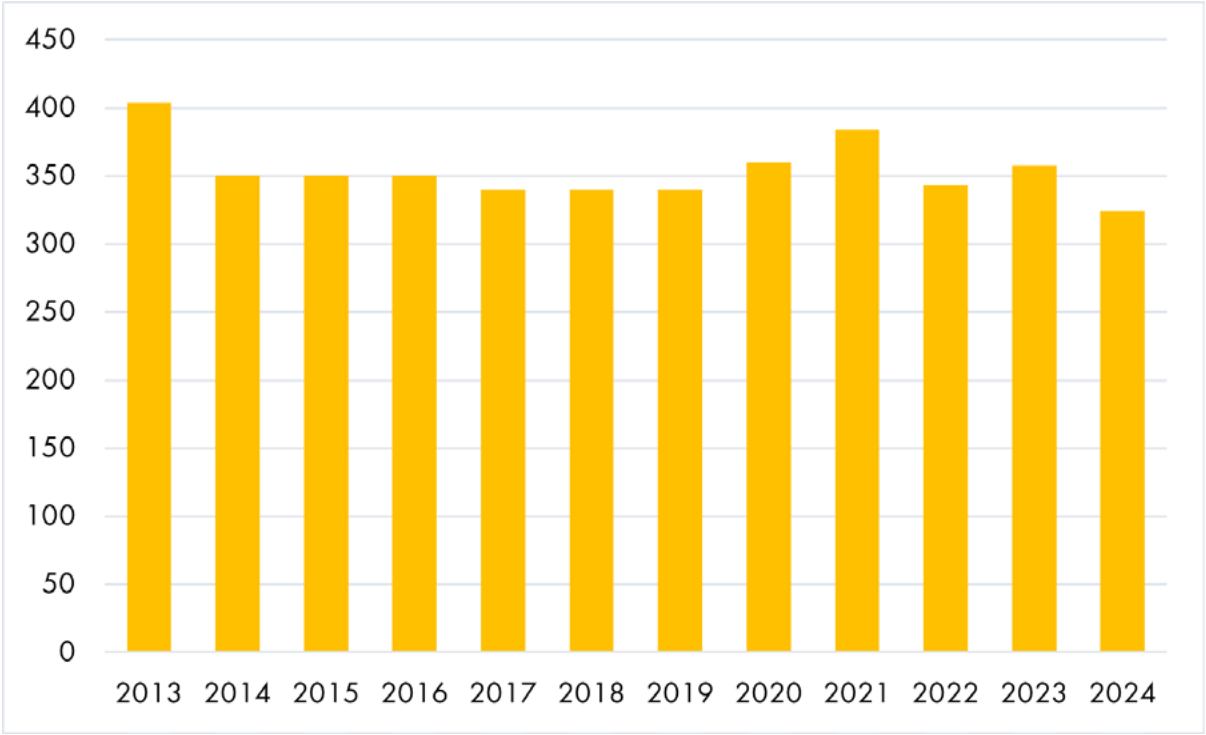
Oltre ai nodi puntualmente identificati nel regolamento che istituisce la rete Core, sono diversi i punti di terminalizzazione con alta valenza commerciale, cioè quel complesso e variegato scenario che spazia dalle piattaforme logistiche agli stabilimenti di produzione, dai comprensori industriali alla singola area commerciale.
Una rete eterogenea, costituita da **324 soggetti allacciati o appoggiati a 160 stazioni**, che alimenta **più dei due terzi** del traffico merci sulla rete e rappresenta il complemento della dotazione di **28 scali** che RFI mette a disposizione per svolgere operazioni di carico e scarico.

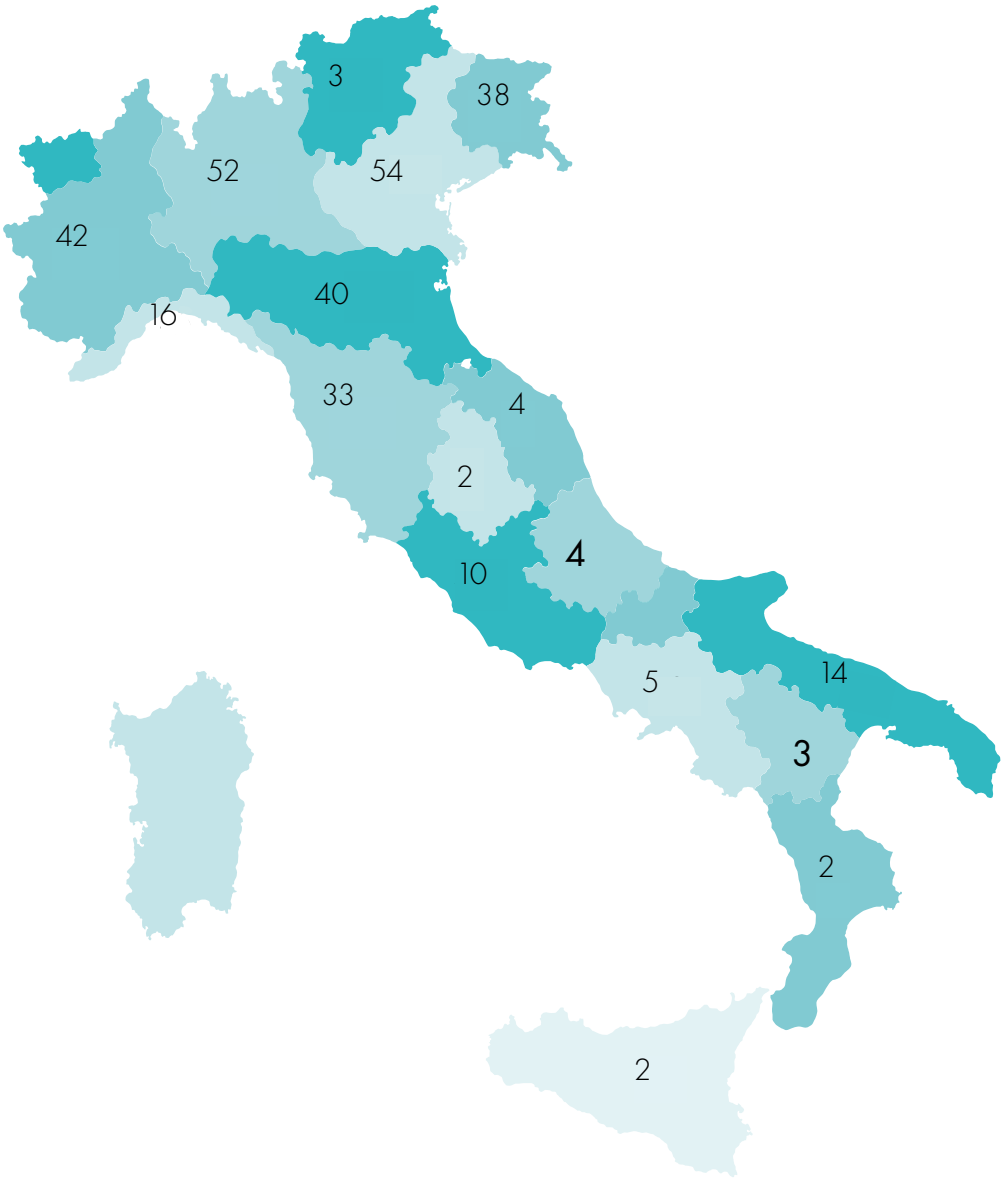
In tale contesto i terminali raccordati sono anche dei partner per RFI che, infatti, garantisce la massima disponibilità nell'autorizzare gli allacci alla rete ferroviaria nazionale, a meno che il collegamento non incida negativamente sulla sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario.
I riferimenti normativi relativi ai raccordi ferroviari sono contenuti nelle DICC (Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali industriali e assimilati). Le DICC sono pubblicate nella sezione Documenti tecnici del PIRweb.

Nell'ambito dei servizi disponibili negli impianti e accanto ai raccordi, cioè alle aree private collegate alla rete, il Gestore Infrastruttura offre la possibilità di utilizzare a fini commerciali anche aree infrastrutturali di proprietà RFI. Questa particolare tipologia è denominata Area Attrezzata e il relativo affidamento avviene attraverso una procedura ad evidenza pubblica, aperta a tutti gli operatori interessati.
L'elenco delle Aree Attrezzate è consultabile sul sito di RFI.

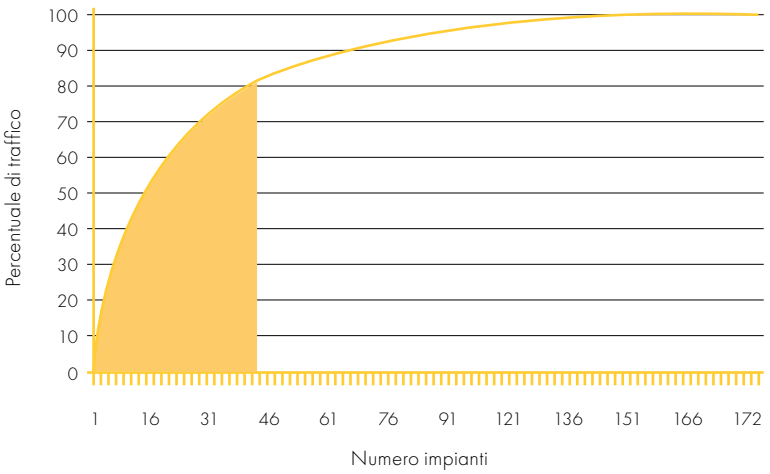
324

raccordi privati in 160 stazioni





RIPARTIZIONE TRAFFICO NEGLI IMPIANTI



80% del traffico concentrato nel **20%** degli impianti

4. Upgrading Collegamento con i Porti

Al fine di promuovere la decarbonizzazione, il nuovo Regolamento Europeo TEN-T 1679/2024, prevede che gli Stati membri colleghino i porti marittimi, aventi un traffico merci maggiore di 2 milioni di tonnellate annue, all'infrastruttura ferroviaria: entro il 2030, per le infrastrutture della Rete Centrale, ed entro il 2050 per i porti ricadenti nella Rete Globale merci.
I porti marittimi ad oggi collegati alla rete ferroviaria nazionale, che non prevedono interventi di potenziamento, sono i seguenti: Livorno, La Spezia, Ancona, Civitavecchia, Piombino, Messina, Villa San Giovanni, Marina di Carrara, Monfalcone e Porto Nogaro.

Per incrementare l'intermodalità merci ferro-mare, RFI sta attuando diversi interventi di potenziamento, ai collegamenti ferroviari esistenti, nei porti di: Trieste, Genova Campasso, Genova Fuorimuro/Sampierdarena, Genova Voltri, Gioia Tauro, Ravenna, Venezia, Vado Ligure, Taranto, Brindisi.

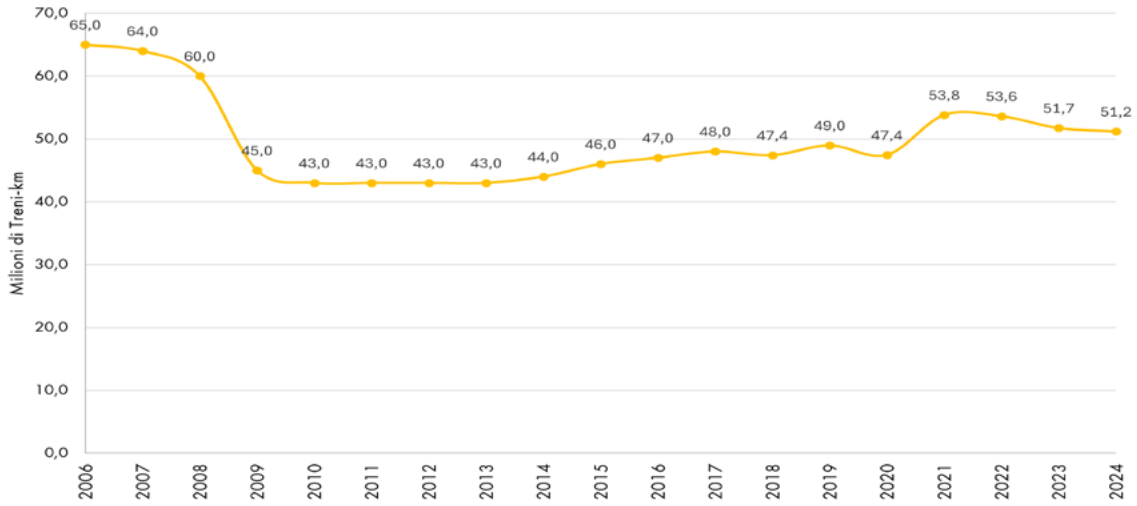
Il progetto del nuovo collegamento al porto di Augusta, invece, consiste nella realizzazione di una bretella tra il nuovo parco ferroviario e la rete nazionale.
Mentre, nel porto di Ortona, è in corso il ripristino del collegamento ferroviario son la stazione, a cura di altro Ente.

Infine, per un treno merci non è attualmente possibile raggiungere i porti di Cagliari, Napoli, Palermo e Bari.

5. Evoluzione del trasporto merci ferroviario

Per quanto riguarda i treni circolati, negli ultimi due anni si evidenzia una leggera diminuzione, in contro tendenza rispetto ai treni programmati. La motivazione è da cercare, oltre alla complessità dell'organizzazione della catena logistica, anche nel tanti lavori di potenziamento dell'infrastruttura che il Gestore sta svolgendo nell'ambito del PNRR.

VOLUMI - TOTALE MERCI (treni km rendicontati)

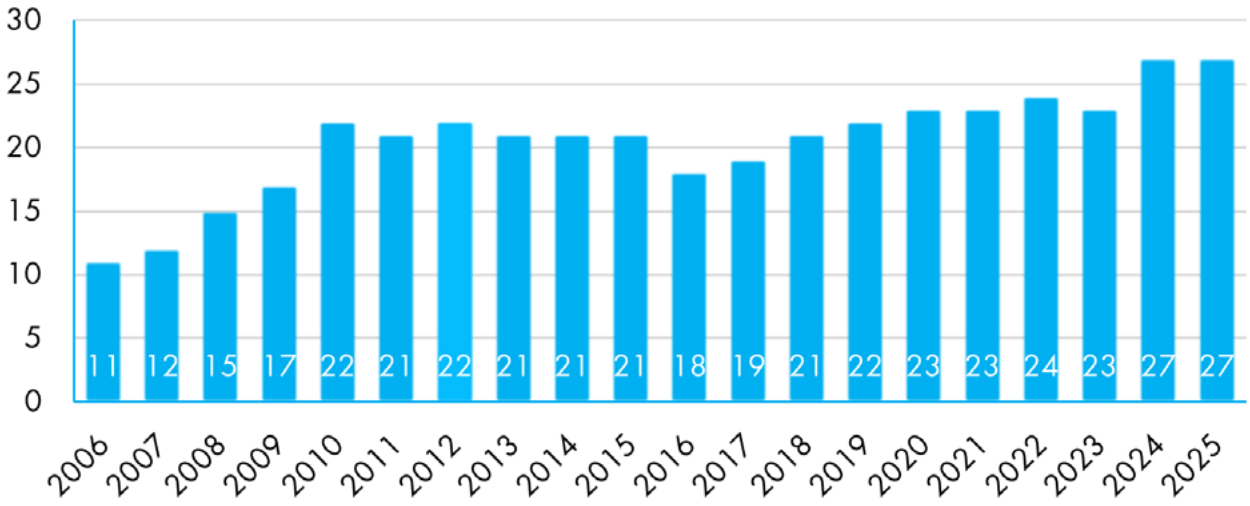


VOLUMI - TOTALE MERCI (treni rendicontati)

Dopo una sensibile ripresa post-Covid, nel 2024 il traffico merci è ulteriormente calato, anche se in misura minore, a causa di fattori congiunturali del settore manifatturiero europeo, concomitanti con diversi cantieri aperti per il potenziamento della linea ferroviaria sia nazionale che estera. Inoltre, da agosto 2023 e per tutto il 2024 alcuni valichi ferroviari importati sono stati interessati da eventi che ne hanno causato l'indisponibilità al trasporto (es. frana presso valico di Modane e inconveniente di esercizio nella galleria del Gottardo).

Nel grafico seguente è rappresentato il numero di Imprese Ferroviarie con un contratto in vigore nell'anno di riferimento.

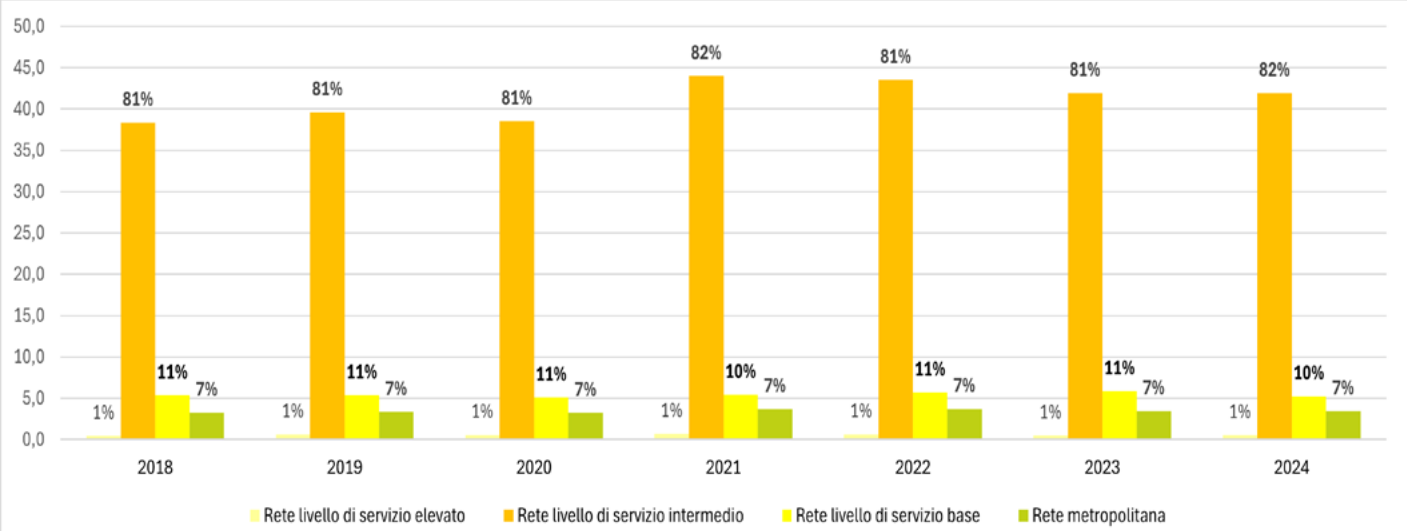
IMPRESE CON CONTRATTO MERCI



6. Evoluzione e segmentazione del traffico ferroviario merci

Anche al variare dei volumi totali, la distribuzione del traffico merci per classe di rete resta circa costante negli anni.

DISTRIBUZIONE PER CLASSE DI RETE 2018-2024 (treni*km rendicontati)

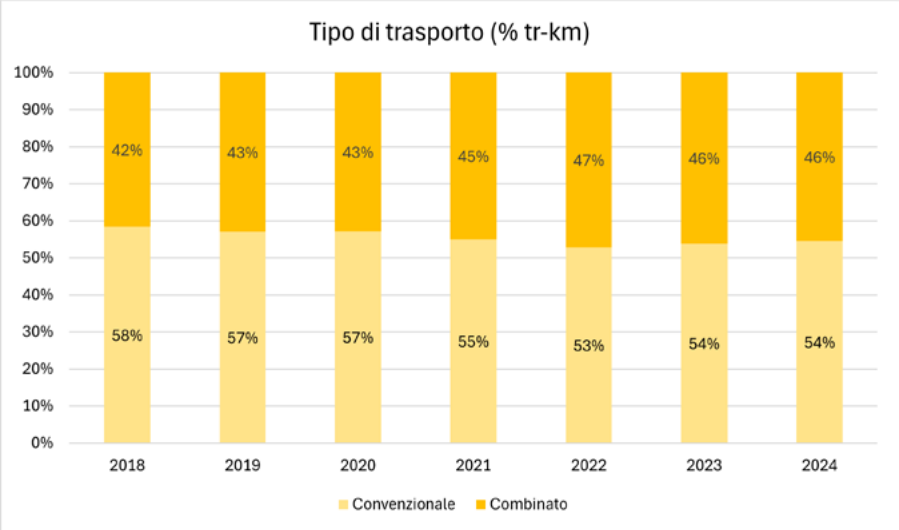


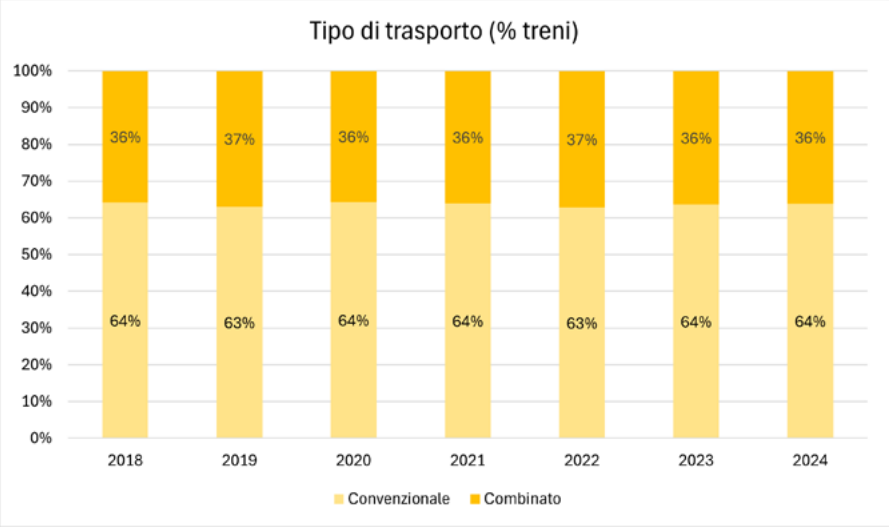
Nei grafici di questa pagina e della prossima è rappresentato l'andamento del traffico merci in base a diverse tipologie di suddivisione.

VOLUMI TOTALI DEL TRAFFICO MERCI RIPARTITI PER TRASPORTO CONVENZIONALE E COMBINATO

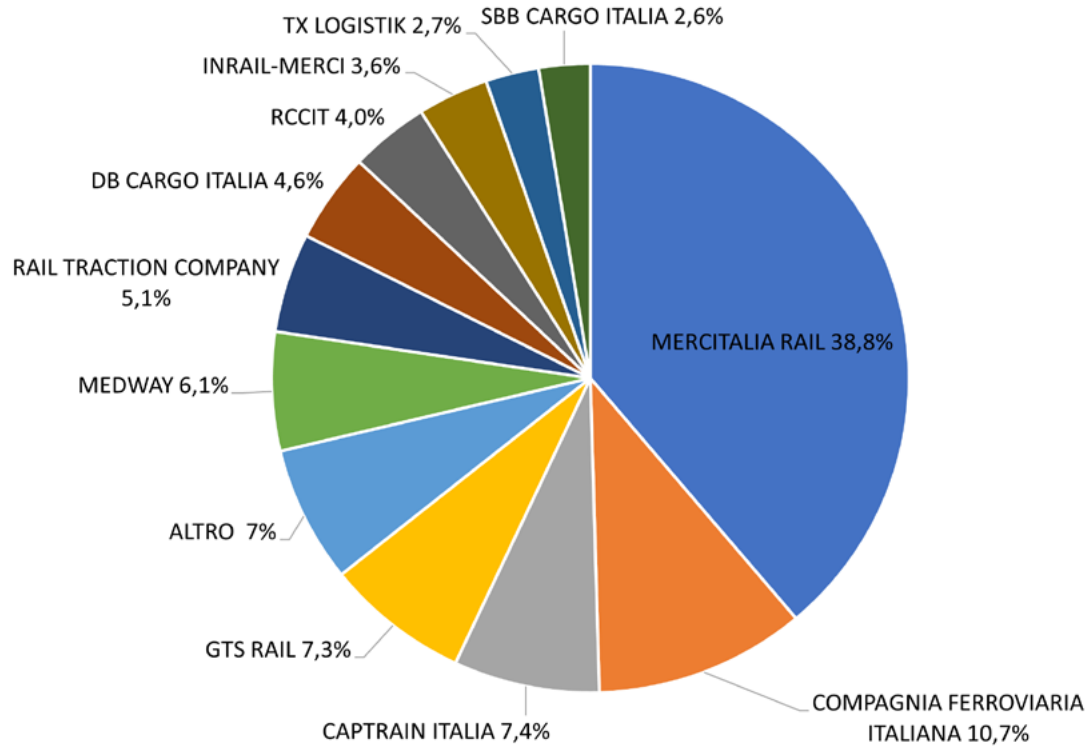
2018-2024 (treni*km rendicontati)

Nonostante la quota dei treni in modalità combinata resti costante negli anni, la quota dei volumi di traffico in combinato aumenta leggermente, indicando un progressivo aumento delle percorrenze di questo tipo di trasporto.

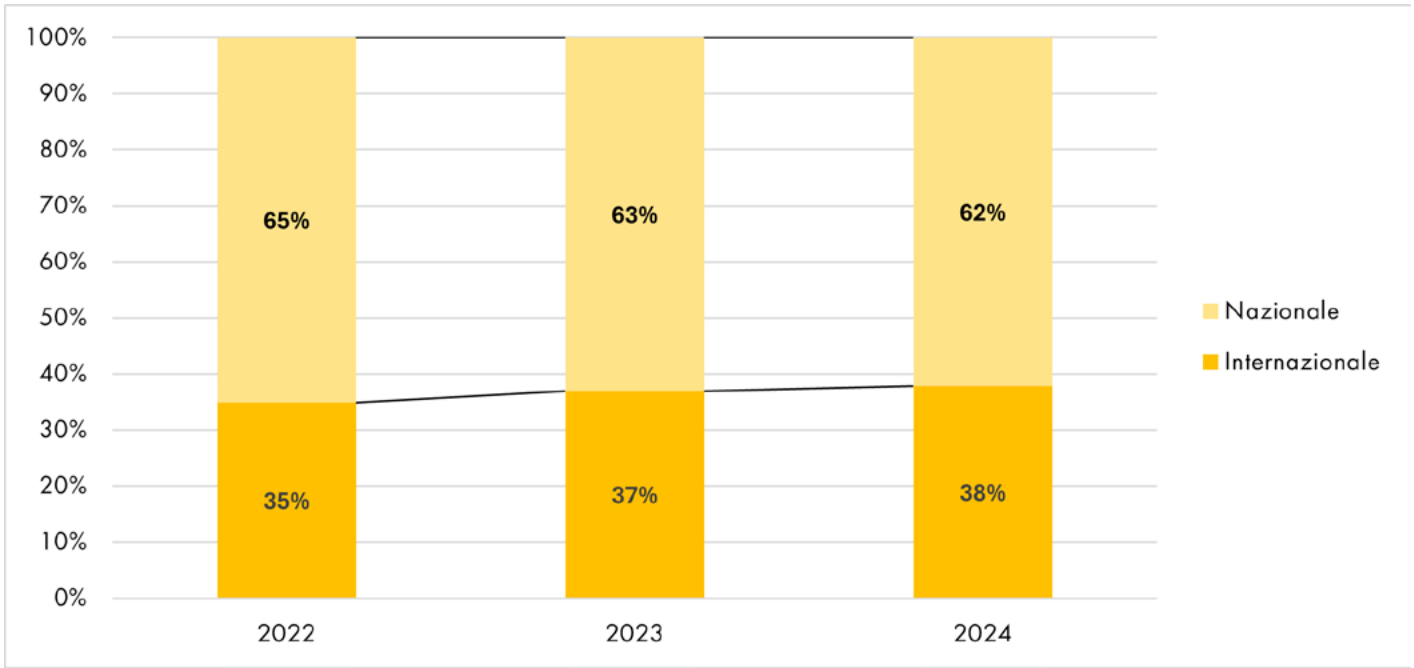




L'OFFERTA MERCI – MARKET SHARE 2025



RIPARTIZIONE DEI VOLUMI DI TRAFFICO PER PERCORSO TRACCIA (SOLO NAZIONALE O CON RELAZIONE INTERNAZIONALE)



Lieve aumento del traffico merci internazionale negli ultimi 3 anni

7. L'offerta merci per segmenti di mercato

In questa sezione viene rappresentata la distribuzione territoriale del traffico merci.

OFFERTA DIURNA INTERNAZIONALE

OFFERTA DIURNA NAZIONALE

OFFERTA NOTTURNA

Circa 75 Mln treni*km programmati

Fonte dati: programmato 2024/2025

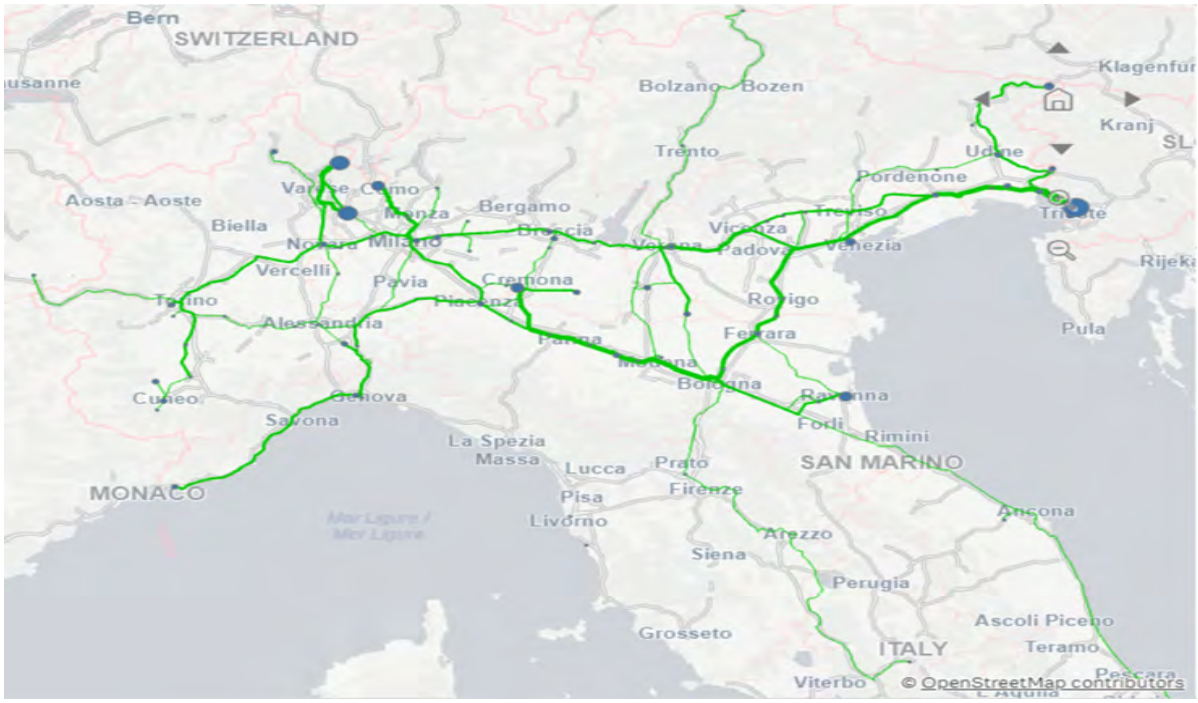
OFFERTA MERCI INTERA RETE

Fonte dati: programmato 2024/2025

NUOVA OFFERTA PER TRENI PESANTI

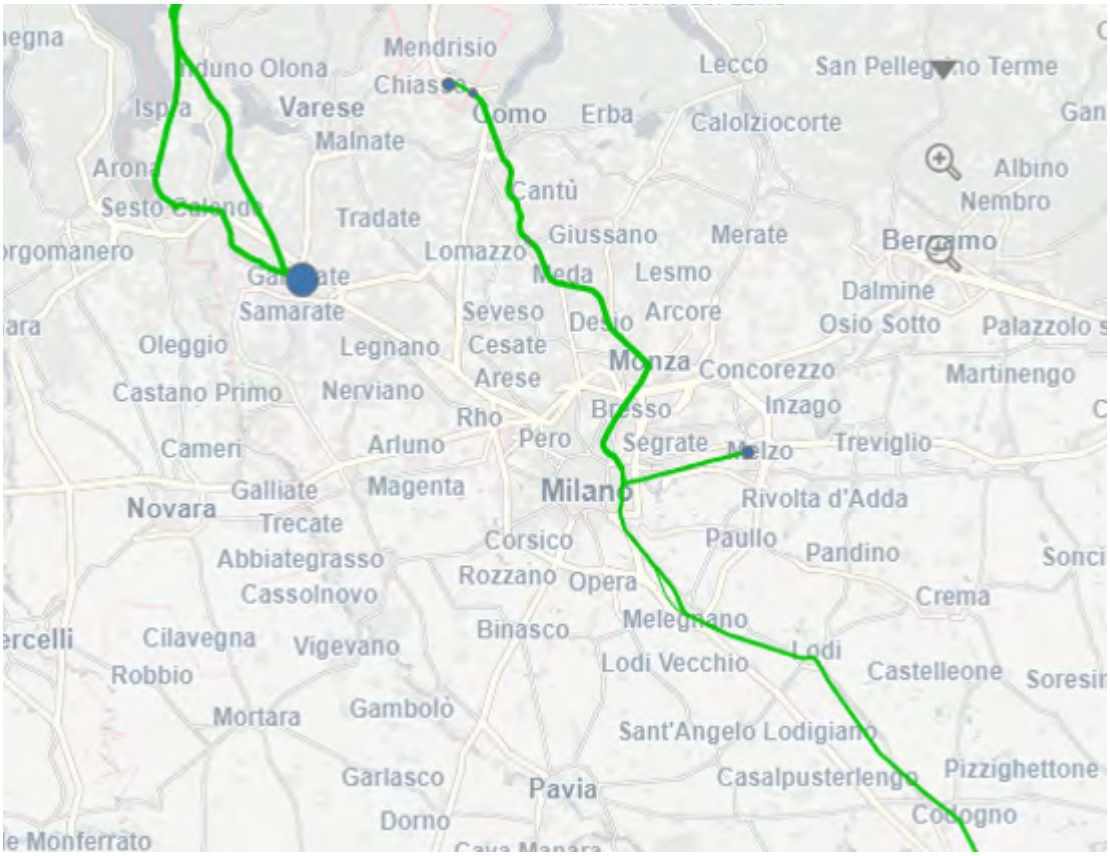
A seguito della modifica regolamentare che ha portato alla possibilità di far circolare treni merci con massa rimorchiata superiore a 1.600 t e inferiore a 2.500 t, le richieste delle IF per questo tipo di servizio sono in aumento.

Le limitazioni dovute agli assorbimenti sono monitorate dal gestore, che ha avviato un programma di potenziamento, descritto nella sezione dei Piani Nazionali.



Fonte dati: programmato 2024/2025

NUOVA OFFERTA PER TRENI DI LUNGHEZZA MAGGIORE DI 600M



Fonte dati: programmato 2024/2025

205 treni/settimana con lunghezza >600 metri

8. Focus merci ai valichi

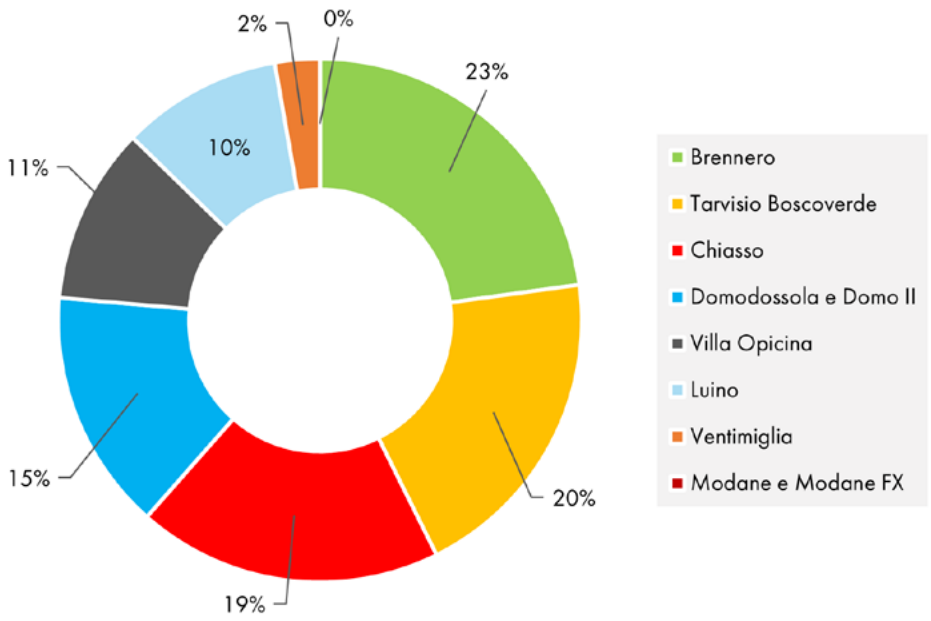
Nel 2024, oltre il 60% del traffico degli 8 valichi italiani è passato per Brennero, Tarvisio e Chiasso.

La chisura del valico di Modane per tutto il 2024 a causa della frana avvenuta a Saint-André (Maurienne) ha inciso sui volumi di traffico ferroviario merci internazionale per poco meno del 6%.

Degli oltre 6.000 treni annui passanti per Modane, solo circa 900 sono stati deviati attraverso il valico di Ventimiglia.

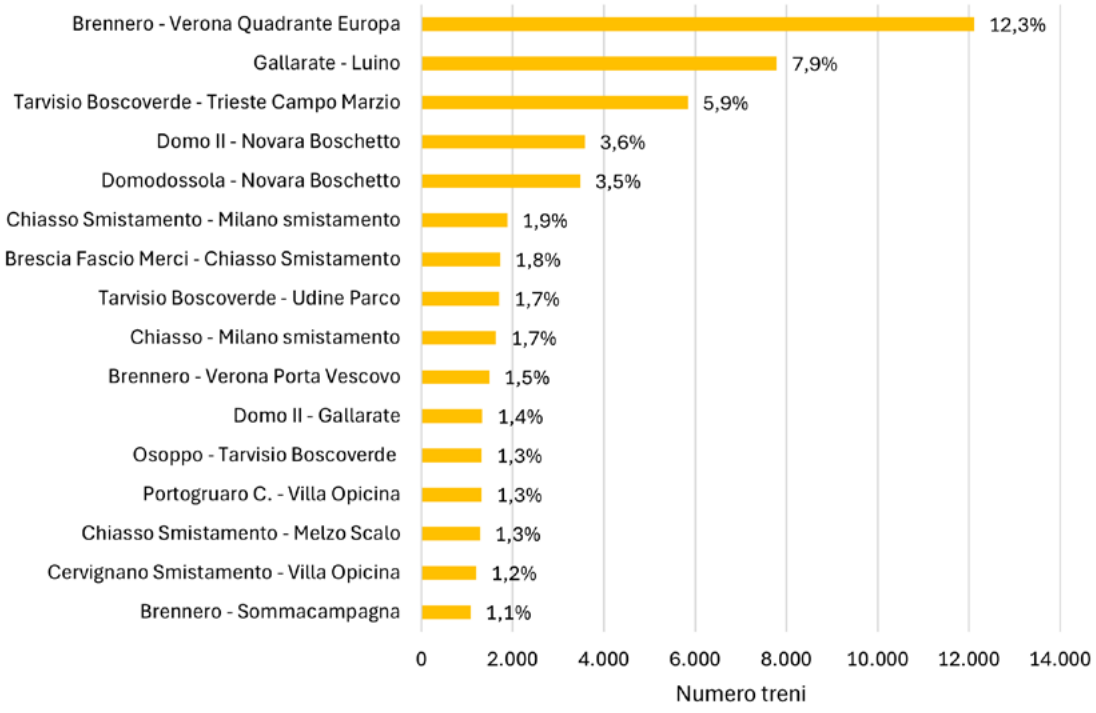
Fonte banca dati orario 2024 RFI

TOTALE DA CONFINI



Fonte banca dati orario 2024 RFI

PRINCIPALI RELAZIONI CON I VALICHI

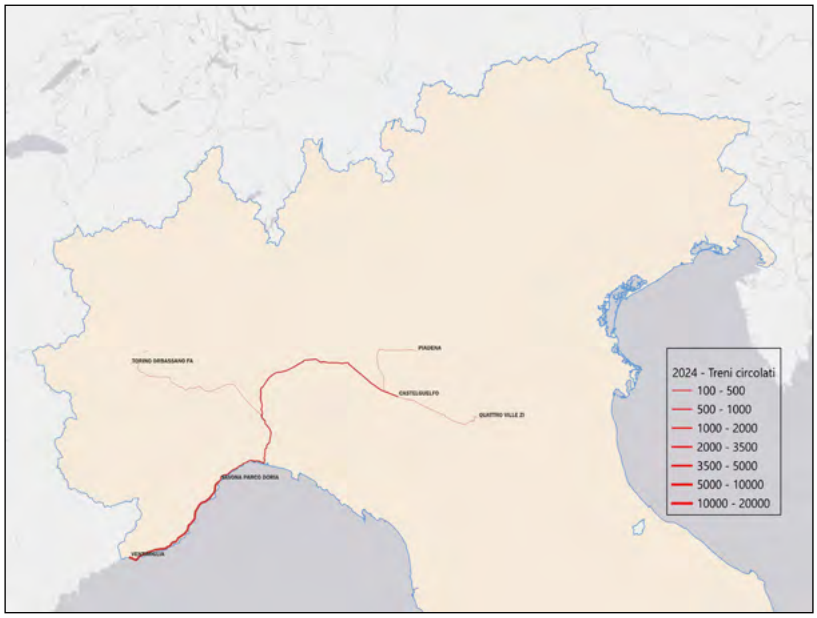


Anche nel 2024 la relazione Verona Quadrante Europa - Brennero si conferma la tratta più utilizzata per il trasporto ferroviario merci internazionale. Inoltre, un terzo del traffico ferroviario merci internazionale parte e arriva da 4 destinazioni: Verona, Gallarate, Trieste e Novara.

Focus merci ai valichi: Francia

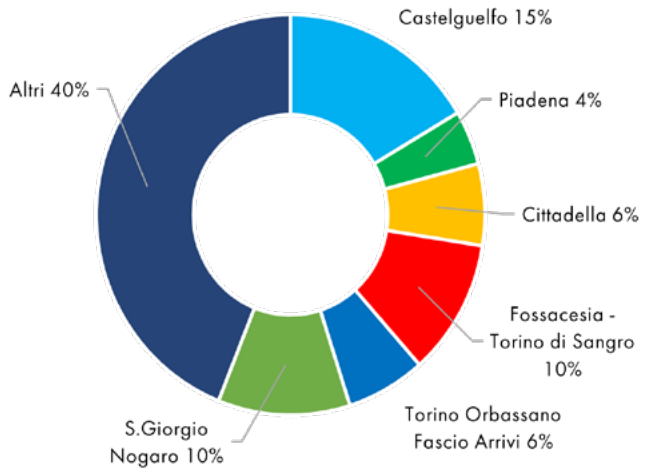
Il valico di Ventimiglia interessa merci con origine/destinazione Nord Italia mentre da Modane le merci raggiungono anche il Sud Italia.
Da Ventimiglia le origini/destinazioni sono concentrate su dodici scali, quattro di questi hanno ciascuno un traffico superiore al 10% del totale. Da Modane le origini/destinazioni sono invece 21 in totale, di cui solo 4 con traffico superiore al 6% del totale. Non viene riportato il grafico per Modane in quanto il traffico ferroviario dal valico di Modane è stato interrotto a causa di una frana in territorio francese, presso Saint-André (Maurienne).

Treni merci da Ventimiglia



Fonte banca dati orario 2024 RFI

Ventimiglia



Focus merci ai valichi: Svizzera

Il valico di Luino interessa merci che hanno origine/destinazione limitrofa al valico stesso (Gallarate 82%). Da Domodossola e da Chiasso invece le merci raggiungono anche il Centro Italia.

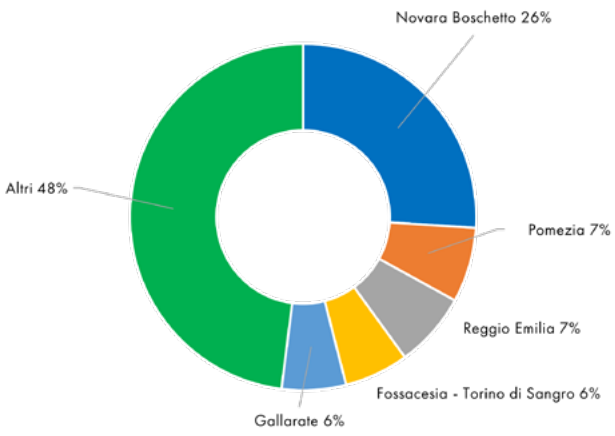
Da Domodossola le origini/destinazioni sono 24, solo tre di queste, hanno un traffico superiore al 5% del totale. Da Chiasso le origini/destinazioni sono 41, 6 con traffico superiore al 5%.

Treni merci da Domodossola

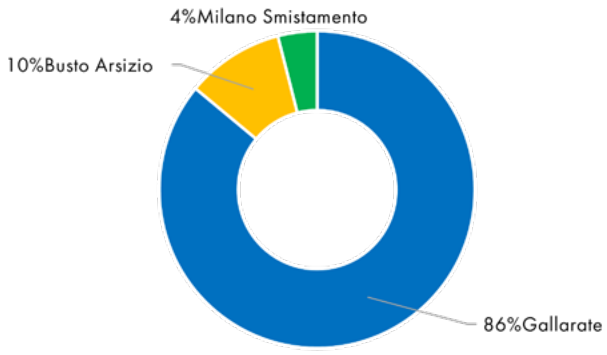
Treni merci da Luino

Fonte banca dati orario 2024 RFI

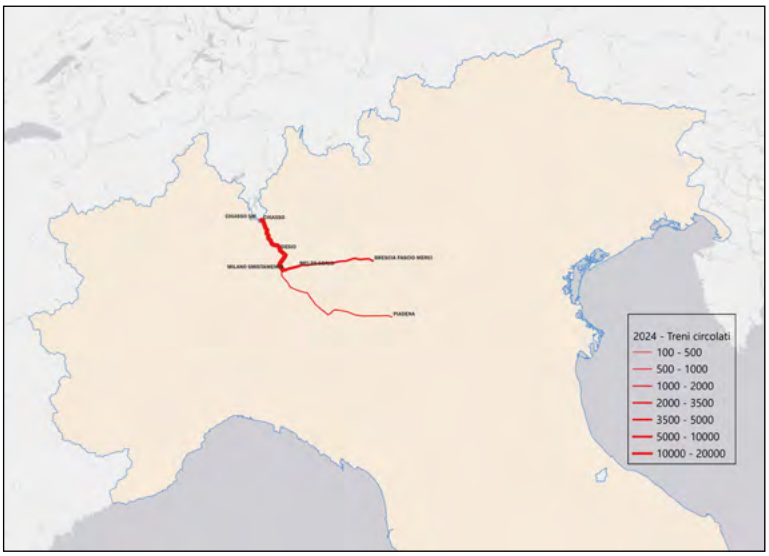
Domodossola



Luino

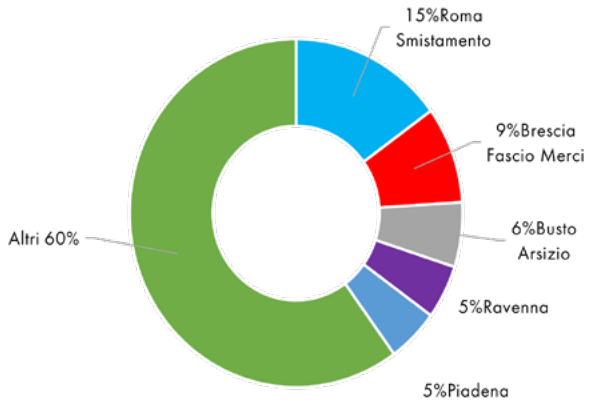


Treni merci da Chiasso



Fonte banca dati orario 2024 RFI

Chiasso



Focus merci ai valichi: Austria

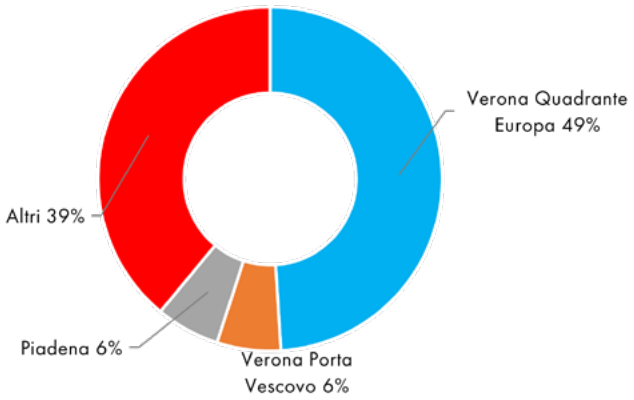
Dall'Austria viaggia su ferro il 27% delle merci.
Dal Brennero le origini/destinazioni sono 25, solo quattro di queste hanno un traffico superiore al 5% del totale. Dal Tarvisio le origini/destinazioni sono 39, 5 con traffico superiore al 5%

Treni merci dal Brennero

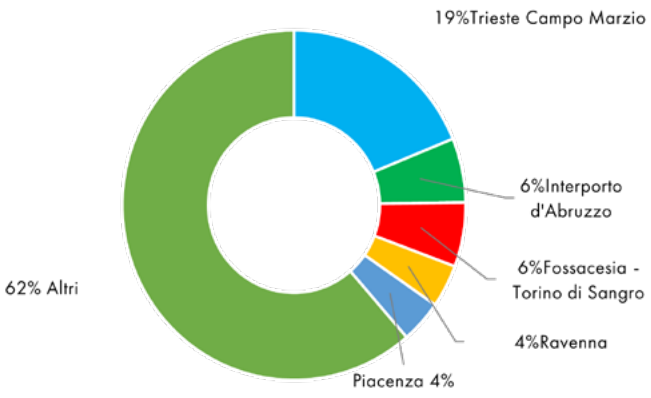
Treni merci da Tarvisio

Fonte banca dati orario 2024 RFI

Brennero



Tarvisio



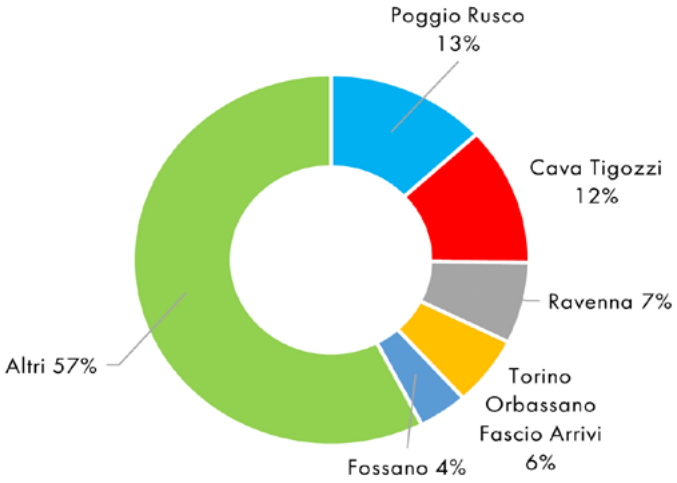
Focus merci ai valichi: Slovenia

Dalla Slovenia viaggia su ferro il 5% delle merci.
La quasi totalità del traffico si sviluppa lungo i Corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico. Da Villa Opicina le origini/destinazioni sono 31, da Nova Gorica solo quattro.

Treni merci dalla Slovenia

Fonte banca dati orario 2024 RFI

Nova Gorica e Villa Opicina



9. Gli Accordi Quadro

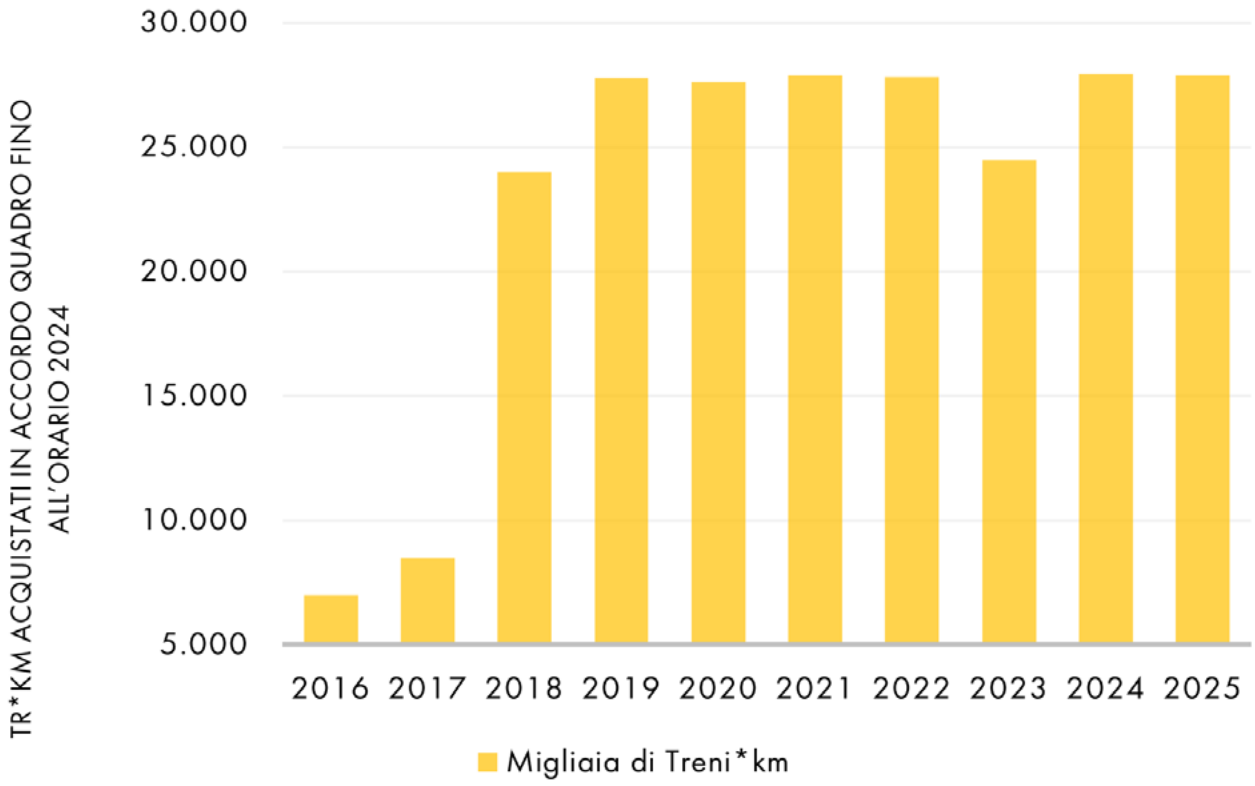
Gli Accordi Quadro rappresentano uno strumento che sta avendo progressivo sviluppo a beneficio di nuove opportunità di traffico.

Tale crescita è principalmente riconducibile alle caratteristiche proprie degli Accordi Quadro:

- priorità nell'allocazione degli slot;
- programmazione stabile;
- pianificazione dell'utilizzo ottimale della rete;
- programmazione degli interventi di potenziamento prioritari.

Recentemente, sono stati sottoscritti tre nuovi Accordi Quadro merci quinquennali (fino a dicembre 2028), uno con l'impresa ferroviaria TX Logistik, per la quale è stata riservata una capacità annuale di circa 1,3 mln di treni/km e due con gli operatori logistici Hupac e Logtainer, per i quali è stata riservata rispettivamente una capacità annuale di circa 4 mln e 1,8 mln di treni/km.
La capacità totale annua riservata complessivamente con gli Accordi Quadro ammonta a circa 28 mln di treni/km con un incremento del 14,1% rispetto allo scorso anno.

Capacità stabile e nuove opportunità



10. La Puntualità Dei Treni Merci

Puntualità Reale: è la puntualità percepita dal cliente e viene calcolata effettuando il rapporto tra i treni arrivati a destinazione entro 30 minuti e il totale dei treni circolati.

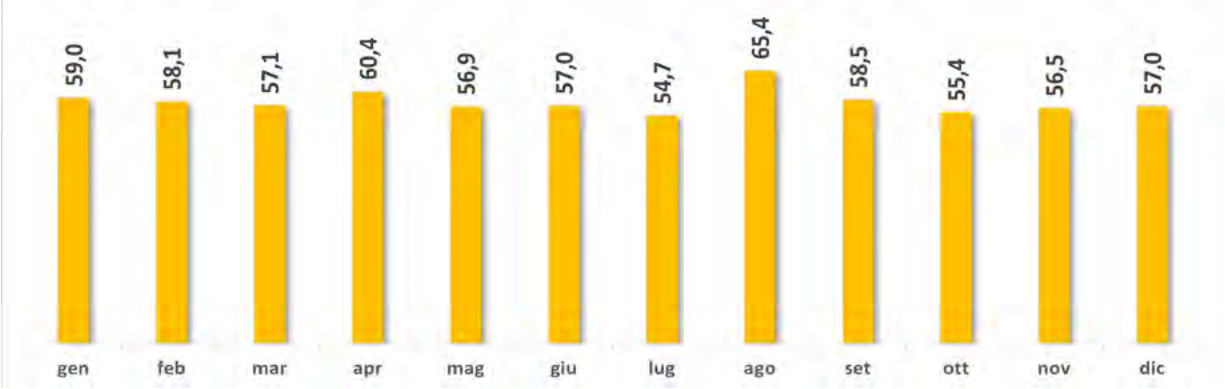
Puntualità Standard B1: misura lo standard prestazionale cumulato del Gestore Infrastruttura e delle Imprese Ferroviarie al netto delle cause esterne, ossia di quelle cause perturbative della circolazione non riconducibili a responsabilità del GI o delle IF (suicidi, furti, avverse condizioni meteo, movimenti tellurici, ecc.). I treni penalizzati da cause esterne sono considerati puntuali e vengono sommati ai treni arrivati in soglia di puntualità. Si ottiene dal rapporto tra la somma dei treni arrivati in fascia e i treni arrivati fuori fascia ma attribuiti a cause esterne e il totale dei treni circolati.

Obiettivo di puntualità 2024: per l'anno 2024, il Gestore Infrastruttura, ha adottato come parametro di misurazione delle performance di puntualità dei treni circolanti sulla propria infrastruttura la puntualità reale. L'obiettivo è stabilito a inizio anno come parametro di riferimento in funzione di:

- volumi di traffico attesi;
- modifiche infrastrutturali;
- modifiche commerciali richieste delle Imprese Ferroviarie.

Gli indicatori di puntualità reale sono misurati sia rispetto agli arrivi a destinazione entro 30 minuti.

PUNTUALITA' REALE (%) ANNO 2024 TRENI MERCI ARRIVATI A DESTINAZIONE ENTRO 30 MINUTI



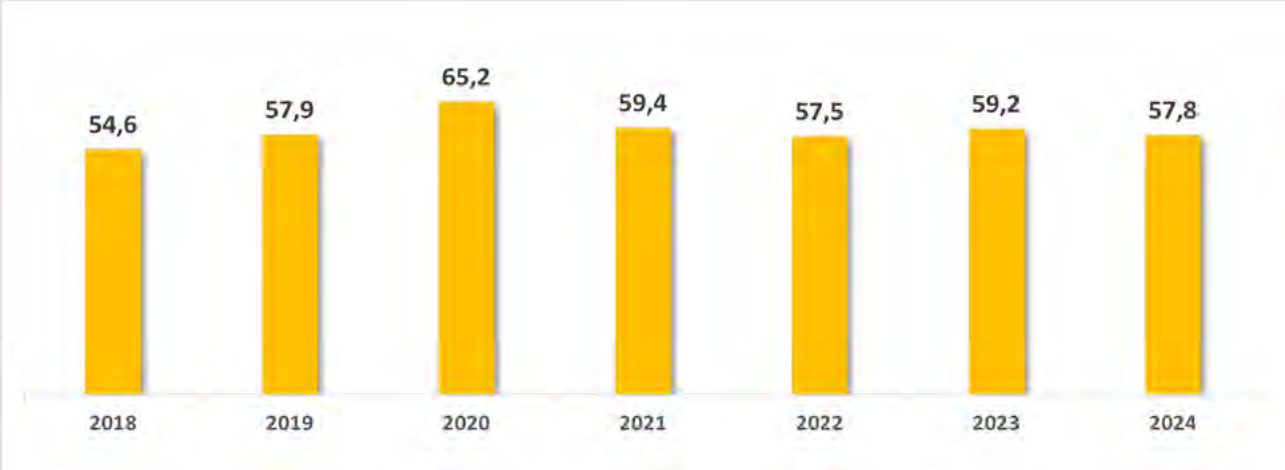
Andamento Puntualità 2024 vs 2023: La puntualità reale del 2024 del traffico merci si è attestata al 57,8%, e presenta un decremento del valore pari a -1,4 % rispetto a quanto registrato nell'anno 2023 (59,2%).

Per quanto riguarda i volumi ordinari di traffico, nel 2024 si è registrato un numero di treni ordinari circolati al giorno pari a circa 357, con un decremento di circa 30 treni/giorno rispetto al 2023. Ai volumi circolati di traffico ordinario vanno aggiunti ulteriori 158 treni/giorno di traffico straordinario circolato nel 2024 con un incremento medio di +10 tr/g rispetto al 2023 (148 tr/g).

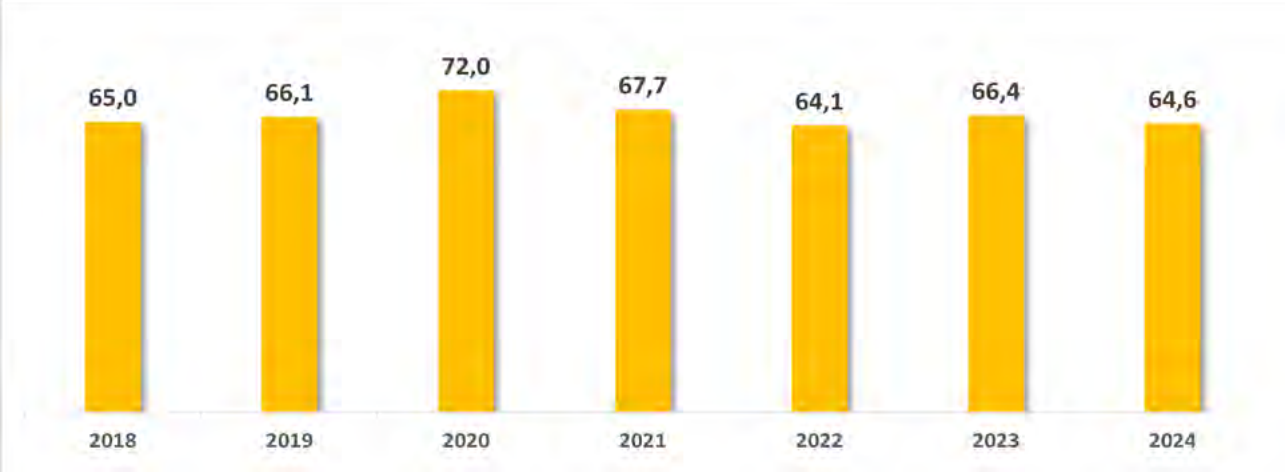
Nel 2024 la puntualità Standard B1 nei 30 minuti a destinazione è pari a 64,6%, in calo del -1,8% rispetto l'anno precedente.

Puntualità merci anno 2024 vs anni precedenti entro 30 minuti a destinazione

PUNTUALITÀ REALE (%)



PUNTUALITÀ STANDARD B1 (%)



Percentuali calcolate per i treni arrivati a destinazione entro 30 minuti.

11. EasyRailFreight: Innovazione e Sostenibilità nel Trasporto Merci Intermodale

EasyRailFreight è una piattaforma digitale, sviluppata da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), orientata all'ottimizzazione dell'efficienza dei servizi logistici, promuovendo un'integrazione sinergica tra le differenti modalità di trasporto.
EasyRailFreight nasce con l'obiettivo di contribuire alla decarbonizzazione del settore dei trasporti mediante la digitalizzazione dei processi logistici.

La piattaforma agevola l'interazione tra domanda e offerta nel mercato del trasporto merci, fornendo una visione completa dei servizi disponibili e semplificando l'accesso a soluzioni integrate. Il progetto ha conseguito la sua evoluzione grazie ad un approccio basato sulla comunicazione, sull'ascolto attivo e sulla condivisione degli obiettivi tra RFI e tutti gli stakeholder interessati.

È risultata di fondamentale importanza la definizione di obiettivi coerenti e interconnessi, comuni all'intero comparto dell'industria logistica, elementi che hanno consentito un percorso di realizzazione delle diverse fasi progettuali improntato alla condivisione, alla strutturazione e alla pianificazione.

Le Principali Caratteristiche Innovative

EasyRailFreight è un motore di ricerca dedicato esclusivamente a quei servizi di logistica che prevedano il ricorso, in misura prevalente, al trasporto ferroviario. Permette di effettuare la misurazione del grado di decarbonizzazione del trasporto, in termini di minori emissioni di CO_2, rispetto a soluzioni tutto strada. Inoltre, consente di consultare, su un'unica piattaforma, le anagrafiche geolocalizzate relative agli impianti ed ai servizi di logistica.

I principali benefici conseguibili, attraverso l'utilizzo della Piattaforma, sono: l'accesso semplificato all'offerta dei servizi esistenti, il miglioramento della qualità dei flussi informativi, un migliore utilizzo dell'offerta infrastrutturale e di quella terminalistica nonché la crescita potenziale dei volumi di traffico intermodale, con benefici di sistema in termini di decarbonizzazione e sostenibilità.

I moduli della Piattaforma

La piattaforma nel suo insieme si compone di diversi moduli, ognuno progettato per rispondere a specifiche esigenze nel processo logistico, in particolare:

1.Vetrina dei Servizi

Strumento comunicativo in cui viene rappresentata l'offerta dei servizi ferroviari intermodali. La funzione correla un'origine ed una destinazione finale, richieste dall'utente (User), ad una o più relazioni ferroviarie ed ai relativi servizi terminalistici nonché accessori di primo ed ultimo miglio.
L'utente seleziona una origine, una destinazione ed il tipo di servizio desiderati; tramite una query spaziale e degli algoritmi di ordinamento, i dati inseriti vengono associati alle relazioni di traffico presenti in EasyRailFreight (e fornite dai Provider), ritenute più idonee a soddisfare la richiesta.

Le soluzioni visualizzabili saranno riconducibili a due tipologie di servizio Door to Door e Terminal to Terminal. Per ogni soluzione verranno mostrate, all'utente, le caratteristiche del trasporto, i servizi terminalistici, amministrativi e di primo e ultimo miglio, con i relativi riferimenti commerciali del fornitore, per favorire l'incontro tra domanda ed offerta.

2. Anagrafica Terminal e Servizi

Consente agli utenti di EasyRailFreight di usufruire di una vista completa dell'offerta logistica presente sulla piattaforma. Il sistema prevede la possibilità, da parte dell'utente, di ricercare ogni singola componente dell'offerta, presente nella base dati, in seguito all'inserimento di una chiave di ricerca (tipologia di servizio, fornitore, impianto, località, etc..).
La piattaforma restituirà informazioni di dettaglio sugli Operatori di logistica, sui servizi terminalistici ed amministrativi e sui servizi accessori di P/U miglio, con i relativi riferimenti commerciali, al fine di agevolare l'incontro domanda-offerta.

L'obiettivo è accedere in maniera semplice e intuitiva alla base dati di EasyRailFreight per individuare rapidamente quali sono gli impianti presenti in una determinata area e che servizi offrono.

3. AT.L.A.S. (Atlante Logistico di Asset e Servizi)

AT.L.A.S. è un modulo innovativo di EasyRailFreight che sfrutta la location intelligence per ottimizzare la pianificazione e la

gestione dei servizi logistici intermodali. Basato sulla tecnologia GIS (Geographic Information Systems), AT.L.A.S. offre una visione georeferenziata completa e dettagliata delle infrastrutture e dei servizi logistici presenti sul territorio.
Consente di visualizzare e analizzare dati geografici relativi a linee ferroviarie, impianti, interporti, porti e piastre logistiche, fornendo informazioni preziose per la progettazione e la pianificazione dei servizi.

Uno dei punti di forza di AT.L.A.S. è la sua capacità di supportare il processo decisionale attraverso l'analisi di dati concreti e aggiornati.
Grazie a questo strumento, è possibile valutare la fattibilità di nuovi terminal, ottimizzare l'utilizzo delle strutture esistenti e comprendere il potenziale di sviluppo dei flussi di traffico.

Particolarmente rilevante è l'applicazione di AT.L.A.S. nel settore dell'intermodalità, in quanto facilita la pianificazione dei servizi intermodali, consentendo agli Stakeholder di settore di effettuare analisi geolocalizzate e di tenere conto delle caratteristiche specifiche della rete e degli impianti.

4. Configuratore Nuovo Trasporto

L'evoluzione del progetto EasyRailFreight prevede lo sviluppo di una funzione interattiva, denominata modulo «Configuratore Nuovo Trasporto», per consentire la «costruzione» di una relazione di traffico door to door, da parte dell'utente, a partire dal catalogo delle tracce orarie residue di RFI, inserite sulla piattaforma digitale, al fine di favorirne la commercializzazione.

L'utente dovrà inserire località di origine e di destinazione ed un raggio chilometrico nei dintorni di dove potrà attestarsi il nuovo servizio.

Il Modulo elaborerà la richiesta e restituirà le informazioni necessarie alla "costruzione" dello stesso.

5. Analisi e reportistica

Il modulo «Analisi e Reportistica» rappresenta una sezione interamente dedicata all'analisi ed alla diffusione di performance, nonché all'elaborazione di report mirati, relativi ai flussi ed ai volumi di traffico merci, finalizzati ad analisi di settore customizzate su precise indicazioni degli Stakeholder interessati.

Accedendo alle funzionalità di questo modulo l'utente, precedentemente registrato e profilato, ha la possibilità di richiedere ed in seguito scaricare dal sistema, le analisi e la reportistica di suo interesse.

6. Rendicontazione

Nell'ottica di promuovere la digitalizzazione e l'innovazione nel settore del trasporto merci, il «Modulo Rendicontazione» consentirà la richiesta e la rendicontazione dei contributi riferiti allo sconto sul pedaggio, attraverso la piattaforma EasyRailFreight.

L'implementazione di EasyRailFreight offre numerosi vantaggi per tutta la filiera del trasporto e della logistica:

- **Per il sistema produttivo:**

- Incremento di efficienza e qualità dei servizi offerti grazie a una migliore comunicazione dei servizi di trasporto intermodale;
- Incremento dell'attrattività e fidelizzazione dei clienti attraverso l'accesso semplificato dell'offerta dei servizi esistenti;
- Incremento della competitività del sistema logistico tramite il miglioramento della qualità dei flussi informativi.

- **Per il sistema logistico:**

- Miglioramento dell'utilizzo dell'offerta infrastrutturale e terminalistica, con conseguente ottimizzazione dell'impiego dei fattori produttivi;
- Incremento dei volumi di traffico intermodale con benefici di sistema in termini di decarbonizzazione, sostenibilità e competitività.

- **Per i committenti di servizio di trasporto:**

- Possibilità di scelte alternative all'interno di una gamma più ampia di servizi;
- Migliore funzionamento della catena logistica, grazie a uno strumento informatico che consente di monitorare e supportare tutte le fasi di trasporto;
- Una maggiore affidabilità e flessibilità dell'offerta di servizi di logistica, rendendola più solida ed efficiente, a vantaggio del sistema produttivo.

EasyRailFreight rappresenta un passo significativo verso l'innovazione nel settore del trasporto merci intermodale e si conferma come un partner affidabile per le aziende che operano nel settore della logistica intermodale.

Grazie alla sua piattaforma digitale all'avanguardia e al costante impegno di RFI nell'innovazione, EasyRailFreight offre soluzioni concrete per ottimizzare i processi, ridurre i costi e migliorare l'efficienza dei trasporti.

I canali di comunicazione per un servizio sempre più efficiente

Al fine di ampliare la portata comunicativa e ottimizzare l'efficacia della divulgazione informativa, EasyRailFreight è ora accessibile attraverso un sito web dedicato (www.erf.rfi.it) e una pagina LinkedIn (www.linkedin.com/company/easyrail-freight).

Questi nuovi canali digitali costituiscono per gli Stakeholder e gli operatori del settore un punto di riferimento privilegiato per l'aggiornamento sulle evoluzioni della piattaforma (notizie ed eventi), l'accesso a informazioni di rilevanza tecnica (ad esempio, sviluppi infrastrutturali) e l'interazione strutturata con RFI (attraverso un sistema CRM dedicato). I

n sostanza, il sito web di EasyRailFreight si configura quale principale interfaccia di contatto di RFI per il comparto della logistica intermodale, essendo in grado di erogare una molteplicità di servizi e funzionalità specificamente orientati al trasporto merci.

L'implementazione di nuovi canali di comunicazione e di funzionalità avanzate delinea una strategica opportunità per il consolidamento del posizionamento di EasyRailFreight quale piattaforma leader nel processo di digitalizzazione dei processi inerenti alla logistica intermodale.

RFI si impegna a fornire ai propri stakeholder uno strumento in costante miglioramento prestazionale e rispondente alle dinamiche evolutive del mercato, concorrendo in tal modo allo sviluppo di un sistema logistico intermodale avanzato e sostenibile.

12. Piano di potenziamento del sistema di trazione elettrica per i treni merci fino a 2500 tonnellate

Rif. CdP-I: A2001B – Tecnologie per la circolazione

Descrizione del progetto
Prima del novembre 2019 la circolazione sulla Rete Ferroviaria Nazionale era permessa solamente ai treni merci aventi una massa rimorchiata totale fino a 1600 tonnellate, con autorizzazioni puntuali a fronte delle richieste delle Imprese Ferroviarie.
Dall'emanazione delle disposizioni di esercizio 21 del 15.11.2019 e 9 del 6.8.2020, la circolabilità sulle linee è stata estesa fino alle 2.500 tonnellate, mantenendo per le linee interessate una forte limitazione in termini di assorbimento di corrente e distanziamento.
Il piano ha l'obiettivo di aumentare la potenzialità elettrica delle linee interessate, al fine di rimuovere le limitazioni ora esistenti.

Benefici commerciali

CAPACITÀ

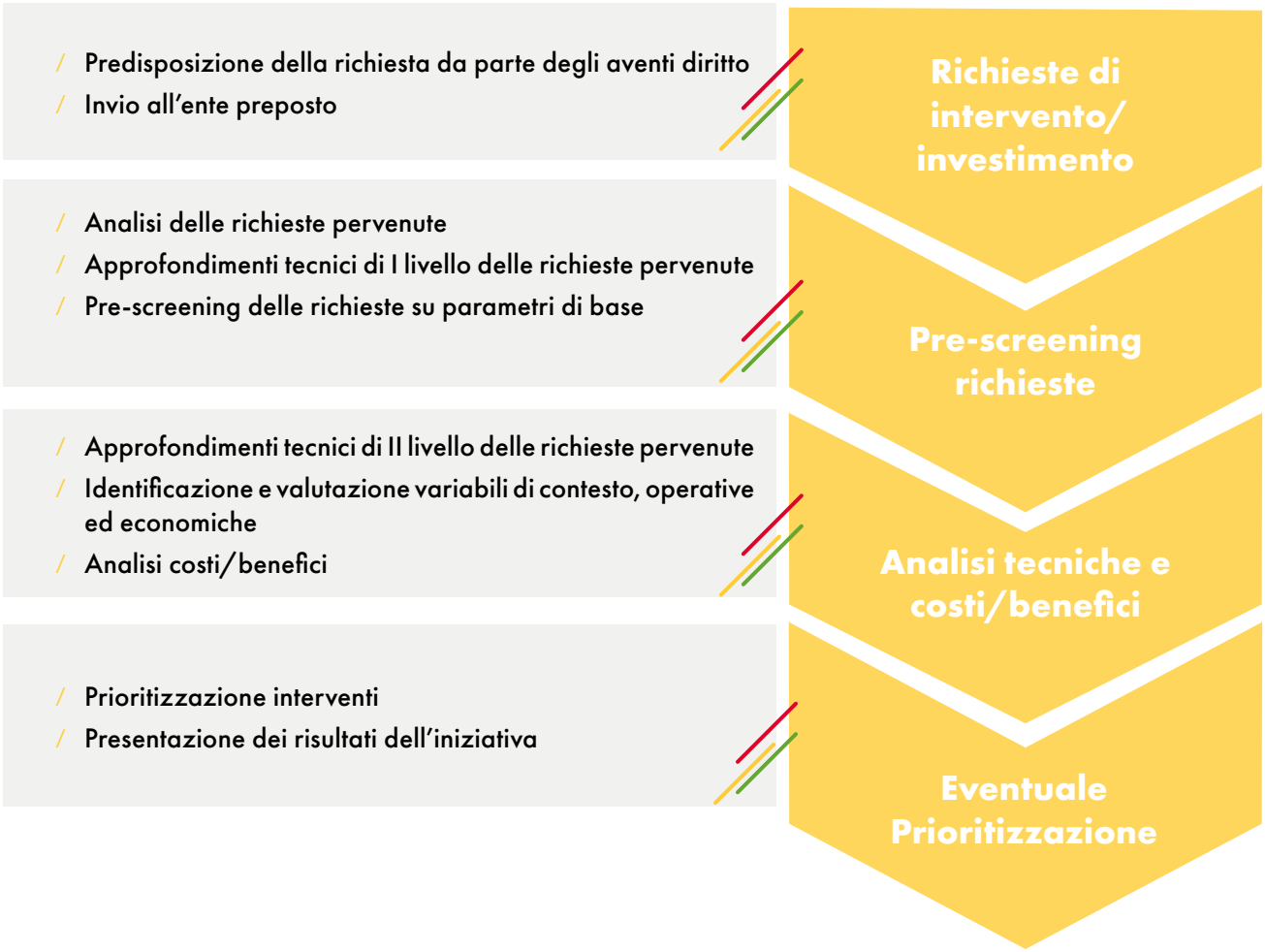
Il potenziamento permetterà di ridurre il distanziamento tra treni pesanti, potendone inserire un maggior numero rispetto alla situazione attuale

REGOLARITÀ

Il potenziamento guasti permetterà di ridurre sia il distanziamento tra treni pesanti che le limitazioni al massimo assorbimento, potendo sfruttare al meglio le prestazioni offerte dal materiale rotabile e gestire più efficacemente gli scostamenti dalla traccia programmata

13. Progetto Ultimo Miglio

Rete ferroviaria Italiana ha avviato nel 2018 un tavolo tecnico con tutte le Imprese Ferroviarie merci e i terminalisti per supportare la strategia del MIT con un percorso di individuazione, condivisione e coordinamento delle scelte d'intervento sui **collegamenti di ultimo e penultimo miglio ferroviario**, capaci di generare un beneficio strutturale per il sistema logistico intermodale.
Gli interventi che sono stati ritenuti idonei, sono stati per la maggior parte finanziati e sono in corso di realizzazione.
Per alcuni è stato necessario un approfondimento tecnico e progettuale tutt'ora in corso.



14. Overview delle azioni 2025 - 2029

Mediterraneo

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Porto di Trieste		2026 fase 1 oltre 2029 fase 2
PRG di Brescia Scalo		2026 fase 2028 co.
PRG Villa Opicina e Upgrading Bivio Aurisina-V. Opicina		2026 fase 2027 co.
PRG e ACC di Verona Quadrante Europa		2027 ACC oltre 2029 PRG
ACC e PRG di Torino Orbassano Fascio Sud		2026

Baltico - Adriatico

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria al Porto di Ravenna		2029
Lunetta di Gorizia		2028
Potenziamento del nodo ferroviario a servizio del Porto di Ravenna		2029 fase 1 oltre 2029 co.

Scandinavo-Mediterraneo

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
PRG di Rosarno e San Ferdinando		2026
Potenziamento scalo retroportuale di Taranto		2026
Scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone		2028
Scalo merci Castelnuovo Garfagnana		2025
Ripristino bretella merci di Santa Maria Capua Vetere		2029
Nodo intermodale di Brindisi		2027
Nuovo collegamento con il porto di Vasto		2027 fase oltre 2029 co.

Reno - Alpi

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Genova Marittima Fuorimuro		2028
Potenziamento terminal merci di Voltri		2027 fase 2 2028 co.
Nuovo terminal merci di Genova Campasso		2026 fase 1 2027 co.
Nuovo terminal merci di Milano Smistamento		2028
Scalo di Vado Ligure: potenziamento tecnologico e infrastrutturale		2026
Nodo di Novara fase 1		2027 fase oltre 2029 co.
Hub di Alessandria		2029
Potenziamento scalo di La Spezia Migliarina		2027

15. Overview delle azioni oltre il 2029

Scandinavo-Mediterraneo

PRINCIPALI INTERVENTI OLTRE IL 2029	BENEFICI
Collegamento dell'interporto di Guasticce con la linea Pisa - Vada via Collesalvetti ed interconnessione della linea Pisa-Vada con la linea Firenze-Pisa	
Nodo di Falconara	
Nuovo impianto merci Bari Lamasinata	

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Direzione Strategie, Sostenibilità e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture di Polo
Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Fotografie
© Archivio FS Italiane
© Adobe Stock

Le foto, di proprietà dell'archivio di FS Italiane, hanno esclusivo valore rappresentativo e non sono strettamente correlate alla sezione nella quale sono inserite

Edizione luglio 2025

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE