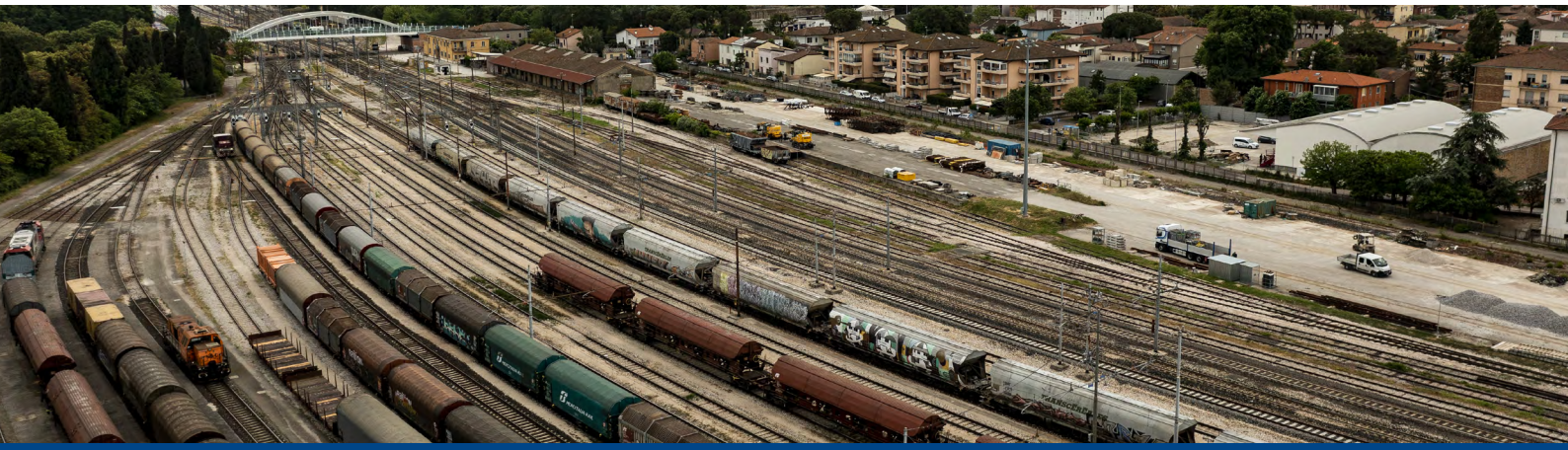
IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



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	23
4. Upgrading Collegamento con i Porti	25
5. Evoluzione del trasporto merci	26
6. Evoluzione e segmentazione del traffico ferroviario merci	29
7. L'offerta merci per segmenti di mercato	33
8. Focus merci ai valichi	38
9. Gli Accordi Quadro	46
10. La Puntualità	47
11. EasyRailFreight	49
12. Piano di potenziamento del sistema di trazione elettrica per i treni merci fino a 2500 tonnellate	52
13. Progetto Ultimo Miglio	53
14. Overview delle azioni 2026 - 2030	54
15. Overview delle azioni oltre il 2030	56

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 .

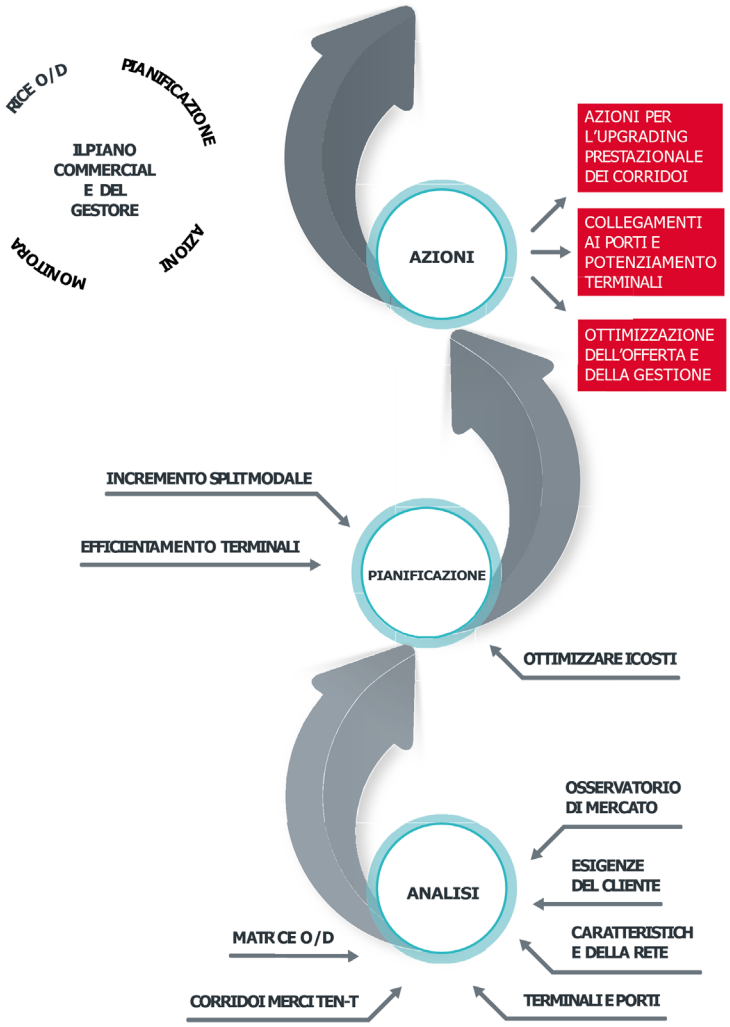
Il secondo input al Piano è stata l'analisi del mercato merci e dei bacini che generano o attirano domanda. Non è un caso che il 90% del traffico merci che oggi viene sviluppato nel nostro paese passa lungo le linee appartenenti a questi Corridoi, che verranno descritti nel dettaglio nella sezione successiva.

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

Il nuovo Regolamento TENT-T prevede dei Corridoi Europei Merci ai tracciati dei Corridoi Europei di Trasporto, pertanto i corridoi di interessa nazionale sono i seguenti 5, denominati come segue:

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

Si precisa che a livello organizzativo, gli Stati Membri hanno adottato ciascuno una propria forma giuridica (GEIE, Associazione) e alcuni di queste strutture hanno conservato la denominazione precedente, in particolare:

- Corridoio Mar Baltico- Mar Adriatico che ha conservato il nome di Corridoio Merci Baltico - Adriatico;
- Corridoio dei Balcani occidentali — Mediterraneo orientale che ha conservato il nome di Corridoio Merci Alpino – Balcani Occidentali.

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).

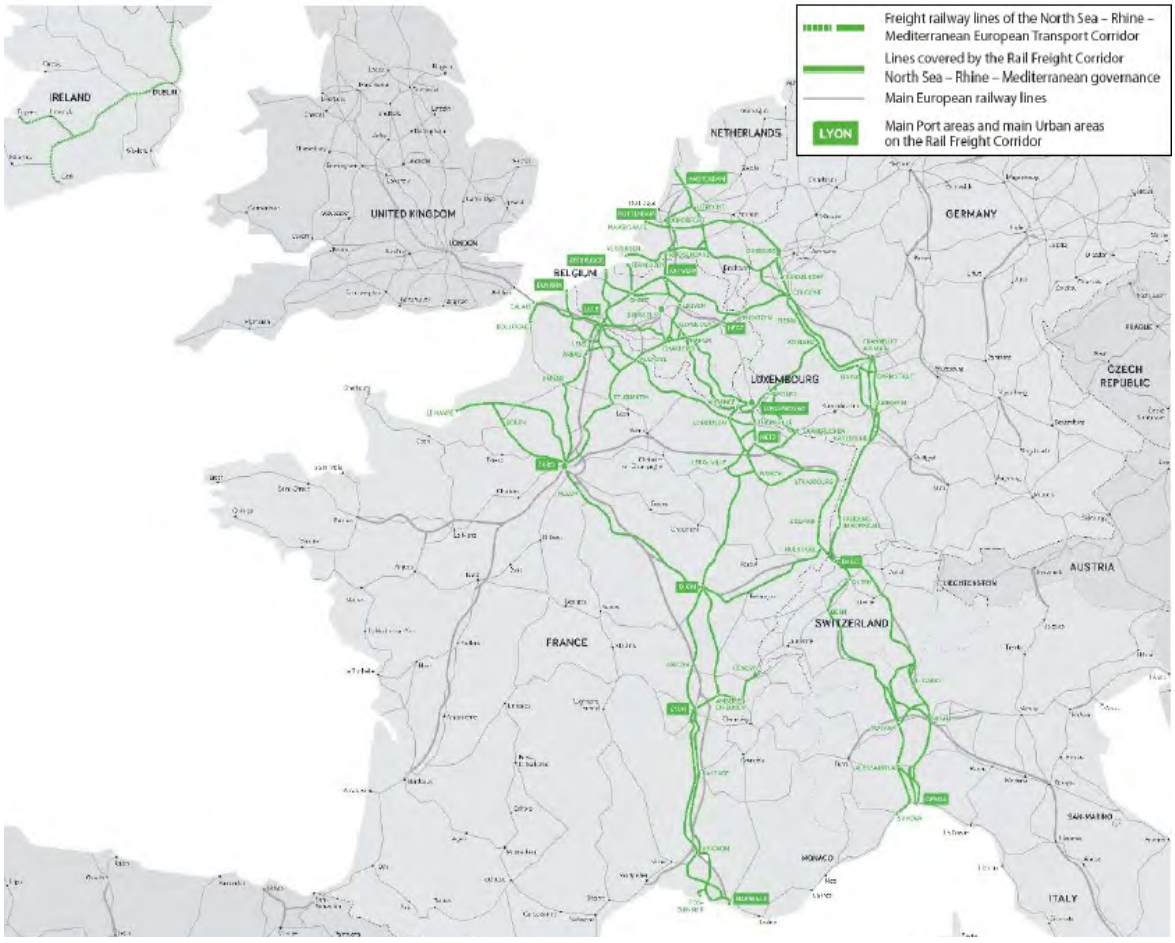
La rappresentazione delle Rete TEN-T Merci è consultabile nella storymap del business merci sul sito.

Corridoio Merci Mare del Nord- Reno- Mediterraneo

Routing: Le Havre / Dunkerque – Antwerp-Bruges – Rotterdam – Duisburg – Cologne – Luxembourg – Lyon – Basel – Novara / Milan – Genoa / Marseille-Fos
Membri: ProRail (Paesi Bassi); Infrabel (Belgio); SNCF Réseau (Francia); ACF (Lussemburgo); CFL (Lussemburgo); DB InfraGO (Germania); SBB Infrastruktur (Svizzera); BLS Netz (Svizzera); TVS (Svizzera); RFI (Italia); FERROVIENORD (Italia);
Forma Giuridica: Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE)
Sede legale: Lussemburgo (Granducato di Lussemburgo)
Sportello Unico: Francoforte (Germania) e Bruxelles (Belgio)
Non dispone di ufficio permanente
Nato nel 2025 dalla fusione dei precedenti Corridoi Merci Reno – Alpino di cui RFI era membro e Mare del Nord – Mediterraneo, in attuazione del Regolamento (UE) 2024/1679 (Regolamento TEN-T), il Corridoio Mare del Nord – Reno – Mediterraneo costituisce oggi una infrastruttura strategica per il trasporto ferroviario merci europeo, sostenendo elevate quote di traffico internazionale e favorendo l'integrazione tra sistemi portuali, aree industriali e mercati lungo l'asse nord-sud del continente.

Si estende per circa 9.300 km di rete ferroviaria collegando i principali porti del Mare del Nord Haropa, Calais, Dunkerque, North Sea Port, Antwerp-Bruges, Moerdijk, Rotterdam, Amsterdam con i porti mediterranei di Marsiglia/Fos-sur-Mer e Genova.

Il Corridoio attraversa alcune delle più rilevanti regioni industriali e logistiche dell'Europa centrale, tra cui le aree Reno-Ruhr e Reno-Meno in Germania, e importanti hub logistici fondamentali come Basilea.
L'asse prosegue quindi verso sud attraverso la Svizzera, che svolge un ruolo chiave di Paese di transito per i traffici nord-sud grazie agli attraversamenti alpini del Gottardo e del Lötschberg e del Sempione, per poi estendersi verso il Nord Italia, interessando l'area industriale e logistica intorno a Milano e Novara e terminare nei principali porti del Mediterraneo occidentale.



Nel 2025 è stato avviato il nuovo modello di governance del Corridoio ferroviario merci Mare del Nord – Reno – Mediterraneo (NSRM), in conformità al Regolamento (UE) 2024/1679, attraverso l'integrazione dei precedenti Corridoi Merci Reno – Alpino e Mare del Nord – Mediterraneo in una struttura unitaria, con l'istituzione del GEIE Corridoio ferroviario merci Mare del Nord – Reno – Mediterraneo.

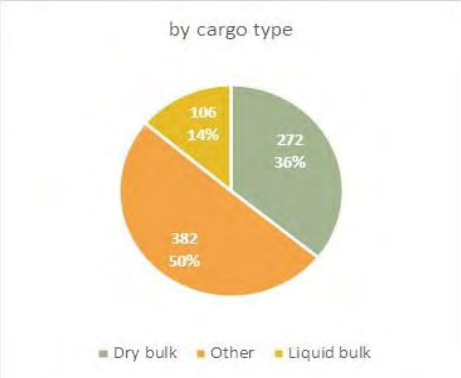
Come già previsto per il Corridoio Reno-Alpi, anche il Corridoio NSRM ha mantenuto i gruppi consultivi delle imprese ferroviarie (RAG) e dei terminali (TAG) quali piattaforme di confronto e coinvolgimento degli stakeholder.Tali gruppi sono stati attivamente coinvolti nella predisposizione dell'Implementation Plan, pubblicato nel luglio 2025 dall'Executive Board e dal Management Board in linea con il nuovo quadro normativo. A seguito di una consultazione strutturata, i relativi esiti sono stati integrati nel documento.L'Implementation Plan costituisce la base di riferimento per le attività del Corridoio merci nei prossimi anni e per l'allineamento con il piano di lavoro del Coordinatore europeo, inclusa la pianificazione degli interventi infrastrutturali prioritari.

Analogamente a quanto già avviato nel Corridoio Reno-Alpi, anche nel Corridoio NSRM è stata posta attenzione al miglioramento della performance del trasporto ferroviario attraverso strumenti operativi dedicati, quali i Quality Circle Operation (QCO). Istituiti a partire dal 2021, i QCO sono stati organizzati in particolare nei principali punti di confine, tra cui Chiasso (Italia–Svizzera) e Venlo (Germania–Paesi Bassi), con l'obiettivo di individuare congiuntamente, tra Gestori dell'infrastruttura e Imprese ferroviarie, soluzioni operative volte a ridurre i tempi di transito.

Nel corso del 2024–2025, i Corridoi merci Reno-Alpino e Mare del Nord–Mediterraneo, successivamente confluiti nel nuovo Corridoio Mare del Nord–Reno–Mediterraneo, in cooperazione con gli altri Corridoi merci europei e sotto il coordinamento di RailNetEurope (RNE), hanno portato a termine l'aggiornamento dello Studio di Mercato del Corridoio. L'aggiornamento fornisce una base analitica armonizzata sugli andamenti del traffico merci internazionale e sugli scenari di sviluppo a medio e lungo termine, tenendo conto dell'evoluzione del contesto geopolitico, delle politiche europee di decarbonizzazione dei trasporti e delle principali variabili infrastrutturali e operative.

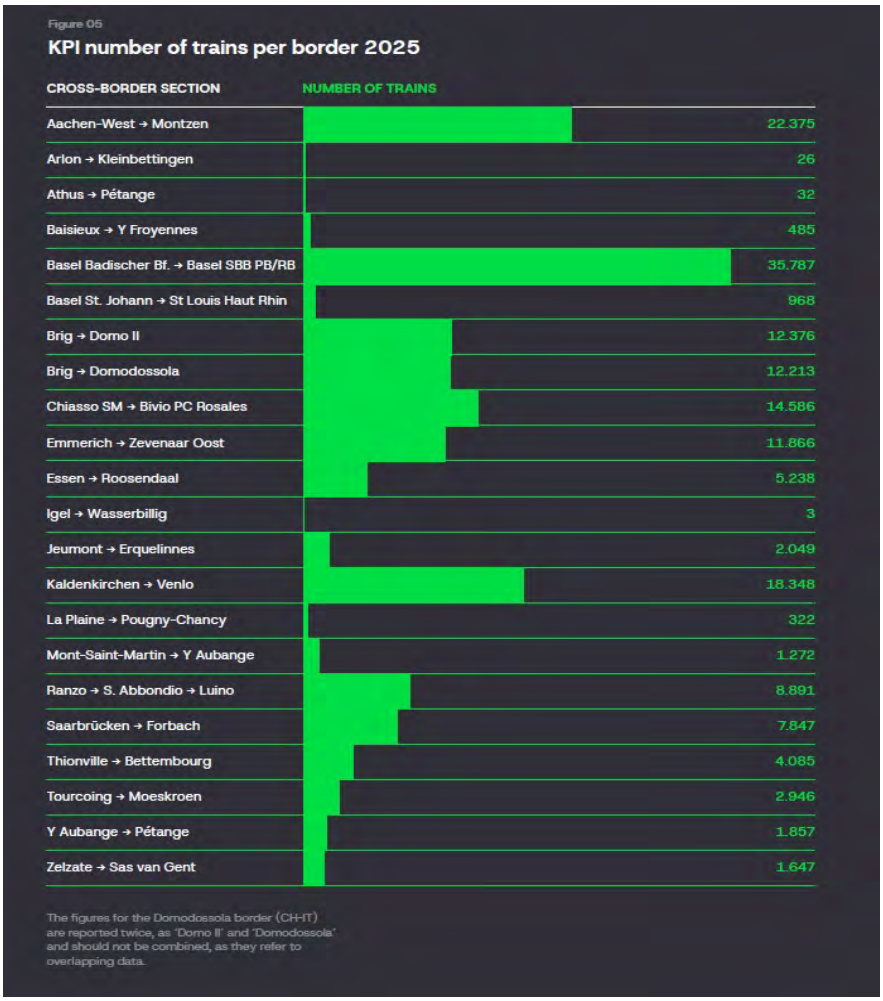
Sulla base dello di tale studio finalizzato a inizio 2025 dal Consorzio Tplan – Panteia, si stima che nel 2022 (anno di riferimento dello studio) circa 178.000 treni merci siano transitati sul Corridoio Mare del Nord Reno Mediterraneo, trasportando circa 107 milioni di tonnellate di merci, come si evince dal grafico ,dove sono altresì riportati i volumi trasportati secondo le diverse modalità





L'analisi del numero di treni ai valichi evidenzia una forte concentrazione dei flussi su un numero limitato di punti di attraversamento, tra cui in particolare il nodo di Basilea - primo valico ferroviario europeo con oltre 35.000 treni annui - nonché Chiasso e le principali direttrici del Benelux.

Tali evidenze confermano la struttura prevalentemente nord-sud del traffico ferroviario merci e il ruolo centrale del corridoio nel collegamento tra i porti del Mare del Nord e il Nord Italia. Le variazioni osservate su alcuni valichi riflettono inoltre l'impatto dei cantieri infrastrutturali, che possono determinare temporanee riallocazioni dei flussi e contrazione della capacità.



Fonte : Annual Report Mare del Nord Reno Mediterraneo 2025

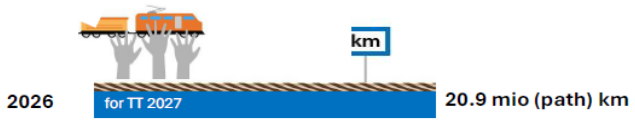
Di seguito vengono riportati i KPIs armonizzati a livello europeo relativi alla performance (capacità e puntualità) del Corridoio Mare del Nord - Reno – Mediterraneo1.

Capacity Management

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



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



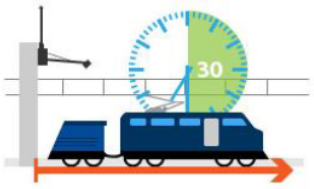
**The figures refer to the capacity which the C-OSS of the RFC concerned publishes and pre-allocates. These might therefore not reflect the total amount of offered and pre-allocated PaPs along the RFC.*

RNE RailNetEurope NSRM Rail Freight Corridor — Commonly applicable RFC KPIs

PUBLIC

Operations

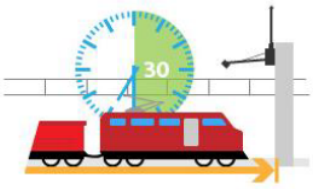
Punctuality at RFC entry



(delay ≤ 30 minutes)

2025: 65.0%

Punctuality at RFC exit



(delay ≤ 30 minutes)

2025: 52.0%

RNE RailNetEurope NSRM Rail Freight Corridor — Commonly applicable RFC KPIs

PUBLIC

Fonte: RNE KPI 2026

Note:
1Il Corridoio Merci Mare del Nord–Reno Mediterraneo è diventato operativo nel 2025; pertanto, il monitoraggio dei KPI decorre da tale data.

Corridoio Merci Scandinavo-Mediterraneo

Routing: Narvik- Luleå- Stockholm/Oslo/Helsinki – Malmö – Padborg – Hamburg - Munchen– Innsbruck – Verona – La Spezia / Livorno / Ancona / Rome /Bari/ 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 Finlandia, la Danimarca, la Germania, Austria e l'Italia.

La superficie totale dei Paesi interessati è di circa 1,9 milioni di km2, corrispondenti a circa il 42% della superficie totale dei paesi EU27 + Norvegia. La lunghezza complessiva del corridoio merci è di 11.895 km.
I paesi appartenenti al Corridoio merci Scandinavo-Mediterraneo rappresentano circa il 39 % (ca. 179 milioni) della popolazione EU27+ Norvegia e producono circa il 47% (ca. 8.995 miliardi di euro) del PIL EU27+Norvegia (Dati Eurostat 2025).



Considerando la geografia delle relazioni commerciali tra i Paesi attraversati, il Corridoio può essere suddiviso in due macro-sezioni: quella settentrionale, che collega i Paesi scandinavi con la Germania e con i principali mercati dell'Europa centrale, e quella meridionale che connette la Germania all'Italia via Brennero. I progetti infrastrutturali più rilevanti sono il Tunnel di Base del Brennero tra Austria e Italia e il Fehmarn Belt Fixed Link (tunnel sottomarino) tra la Danimarca e la Germania.

Secondo il recente studio di mercato commissionato dal Corridoio al consorzio TPlan & Panteia e consegnato nel 2025, il volume totale di merci internazionali trasportato nell'area di riferimento del Corridoio nel 2022 è stato stimato in circa 144 milioni di tonnellate per tutte le modalità di trasporto. Il volume trasportato tramite ferrovia è stato stimato in circa 31 milioni di tonnellate, che rappresentano il 22% del totale.

Per quanto concerne la tipologia di merci trasportate, la categoria che include pallet, pacchi e casse intermodali e container, rappresenta la quota parte principale, attestandosi a circa 68 milioni di tonnellate. La categoria delle "rinfuse solide" rappresenta la seconda quota più rilevante per volumi attestandosi a circa 42 milioni di tonnellate nel 2022.

Germania, Svezia e Italia sono stati i Paesi di origine e destinazione dei traffici con un maggior volume di merce internazionale trasportata. Considerando esclusivamente il trasporto ferroviario, Germania, Italia e Austria costituiscono i Paesi di origine e destinazione più importanti in termini di volume totale di merce trasportata.
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 2022-2024

	2022	2023	**2024**
Kornsjø:	1,401	1,438	**1,255**
Lernacken:	6,965	7,457	**6,528**
Padborg/Flensburg:	9,209	9,054	**8,396**
Kufstein:	24,768	22,261	**23,129**
Brenner/Brennero:	20,458	18,551	**19,797**

Fonte: RNE KPI 2026

A tale riguardo, il valico del Brennero rappresenta la seconda più importante stazione transfrontaliera di Corridoio in termini di volumi di traffico (treni/anno). Al fine di rafforzare la cooperazione tra i Gestori dell'Infrastruttura, nel 2020 RFI, ÖBB Infrastruktur e DB InfraGO hanno avviato una Task Force dedicata al coordinamento della gestione del traffico e della capacità internazionale sull'asse Monaco - Verona, con l'obiettivo di migliorare la competitività e l'attrattività del trasporto ferroviario merci. I risultati conseguiti hanno consentito un significativo rafforzamento dell'integrazione operativa tra i Gestori, ponendo le basi per un modello di cooperazione strutturato, successivamente evoluto nell'attuale Working Group Brenner.
Tale esperienza è stata inoltre riconosciuta dalla Commissione Europea come uno dei migliori esempi di iniziative per il coordinamento sovranazionale dei processi di circolazione, a conferma della rilevanza strategica dell'approccio adottato. In tale contesto, il Working Group Brenner rappresenta una piattaforma stabile di coordinamento tra Gestori dell'Infrastruttura e Imprese Ferroviarie, in grado di affrontare in modo integrato i principali ambiti di esercizio lungo il corridoio. Tra questi assumono particolare rilievo la gestione della capacità internazionale, l'ottimizzazione dei flussi di traffico transfrontalieri, il coordinamento delle restrizioni temporanee di capacità (Temporary Capacity Restrictions - TCR) e la pianificazione armonizzata degli interventi infrastrutturali. Ulteriori ambiti di cooperazione riguardano l'allineamento delle procedure operative tra le sale di controllo, la gestione delle priorità di circolazione, la definizione e comunicazione delle soluzioni di rerouting e il monitoraggio congiunto delle performance di puntualità e regolarità del traffico.

In prospettiva, anche in relazione ai programmi di rinnovo infrastrutturale lungo la rete tedesca, il rafforzamento del coordinamento transfrontaliero rappresenta un fattore abilitante per mitigare gli impatti sulla capacità disponibile e garantire la continuità, l'affidabilità e la resilienza dei flussi di traffico lungo l'asse del Brennero.

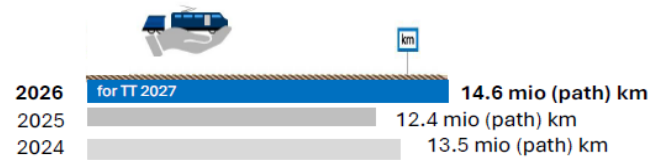
A complemento, i "Quality Dialogues" promossi nell'ambito del Corridoio ScanMed costituiscono un forum strutturato di confronto con le Imprese Ferroviarie, finalizzato all'analisi congiunta delle performance, all'individuazione delle principali cause di ritardo e alla definizione di misure di miglioramento continuo della qualità e dell'affidabilità del servizio lungo il corridoio.



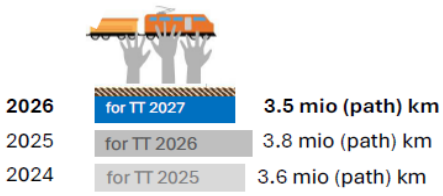
Di seguito vengono riportati i KPIs armonizzati a livello europeo relativi alla performance (capacità e puntualità) del Corridoio Scanndinavo-Mediterraneo.

Capacity Management

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



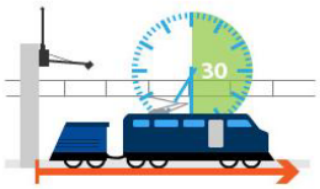
Volume of requested capacity – PaPs (at X-8)



**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.*

Operations

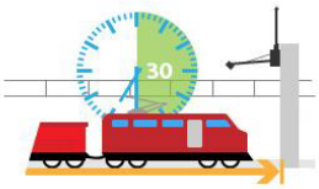
Punctuality at RFC entry



(delay ≤ 30 minutes)

2025:	**66.0%**
2024:	61.0%
2023:	62.0%

Punctuality at RFC exit



(delay ≤ 30 minutes)

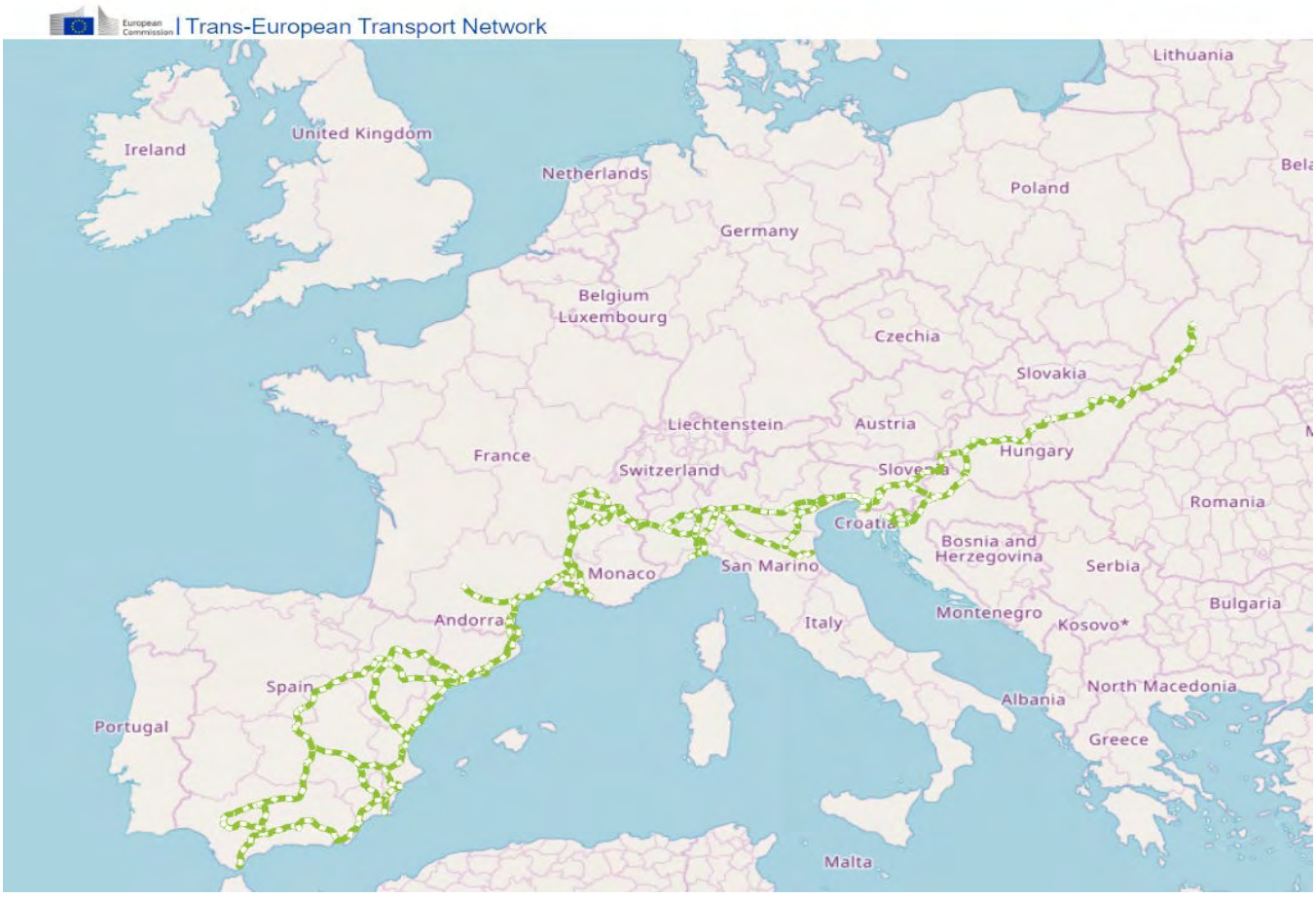
2025:	**58.0%**
2024:	52.0%
2023:	47.0%

Fonte: RNE KPI 2026

Corridoio Merci Mediterraneo

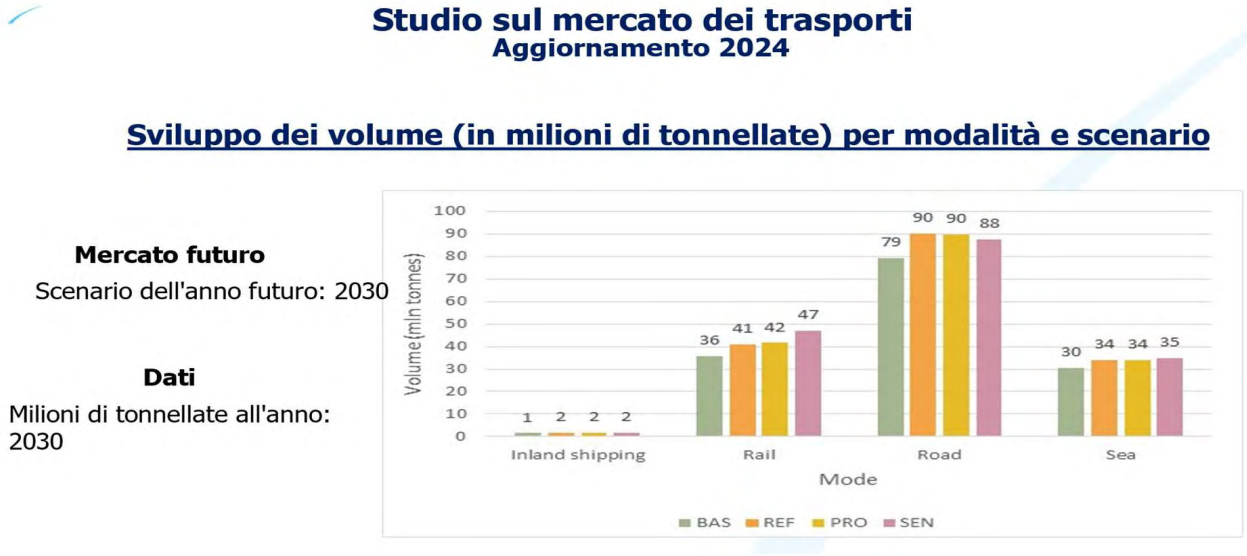
Routing: Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Saragozza/ Barcellona-Marsiglia-Lione-Torino Milano-Verona -Padova/ Venezia-Trieste/Capodistria-Lubiana-Budapest Lubiana / Fiume -Zagabria-Budapest-Zahony (frontiera ungherese-ucraina).
Membri: ADIF (Spagna), Línea Figueras Perpignan (Spagna-Francia), SNCF Réseau (Francia), Oc'Via (Francia), RFI (Italia), SŽ - Infrastruktura (Slovenia), MÁV (Ungheria); KTI (Ungheria), GYSEV (Ungheria) e HŽ Infrastruktura (Croazia).
Forma Giuridica: Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE)
Sede legale, Ufficio permanente e Sportello Unico: Milano.
Il Corridoio Mediterraneo costituisce 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 Mediterraneo ha un elevato potenziale per acquisire ulteriori 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 sette Corridoi merci e attraversa tre delle quattro principali aree manifatturiere d'Europa: Catalogna, Auvergne-Rhone-Alpes e Piemonte-Lombardia.

Nel 2024, la somma dei PIL dei Paesi attraversati dal Corridoio Mediterraneo rappresenta circa il 40% del PIL complessivo dell'UE con una popolazione di 191,7 milioni di persone (Dati Eurostat – "Key Figures on Europe" 2025 Edition). Il Corridoio collega oltre 100 Terminali intermodali, 5 dei principali Porti marittimi del Mediterraneo e 2 importanti Porti fluviali (Lione e Budapest).



Nel corso del 2024–2025, il Corridoio merci Mediterraneo, in cooperazione con gli altri Corridoi merci europei e sotto il coordinamento di RailNetEurope (RNE), ha portato a termine l'aggiornamento dello Studio di Mercato del Corridoio.
L'aggiornamento fornisce una base analitica armonizzata sugli andamenti del traffico merci internazionale e sugli scenari di sviluppo a medio e lungo termine, tenendo conto dell'evoluzione del contesto geopolitico, delle politiche europee di decarbonizzazione dei trasporti e delle principali variabili infrastrutturali e operative.

I risultati dello studio confermano il potenziale di crescita del trasporto ferroviario merci lungo l'asse mediterraneo, evidenziando il ruolo strategico del Corridoio nel favorire il trasferimento modale e nel rafforzare la resilienza della catena logistica europea.
I seguenti grafici riportano la consistenza e la composizione del traffico merci internazionale rilevato sul Corridoio Mediterraneo (anno di riferimento 2022) e una proiezione dei volumi di traffico al 2030, in 4 diversi scenari ipotizzati.



Aggiornamento dello Studio di Mercato 2025

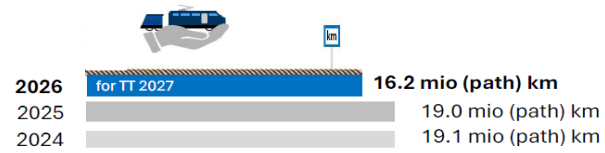
Il Corridoio Merci Mediterraneo sta sviluppando e consolidando iniziative fortemente orientate al miglioramento dell'interoperabilità transfrontaliera, alla progressiva riduzione dei tempi di transito nelle stazioni di confine e al rafforzamento del monitoraggio dei flussi di traffico, con l'obiettivo di incrementare l'affidabilità e la competitività del trasporto ferroviario lungo l'asse mediterraneo. In tale ambito, al confine tra Italia e Slovenia, con il coordinamento del Corridoio e il coinvolgimento di RFI e SZ-I, è operativa una Task Force tra Villa Opicina–Sežana, rafforzata attraverso l'introduzione di un monitoraggio sistematico day-by-day e train-by-train dei tempi di sosta dei convogli merci, condiviso con le Imprese Ferroviarie. T
ale approccio consente di individuare puntualmente le criticità operative e definire azioni correttive strutturate, con l'obiettivo di ridurre i tempi di stazionamento e prevenire fenomeni di congestione lungo la sezione orientale del Corridoio.

Analoghe iniziative di Quality Circle Operation (QCO) sono state avviate e saranno ulteriormente sviluppate anche al confine italo-francese presso l'impianto di Modane, con il coinvolgimento di RFI e SNCF Réseau, al fine di migliorare i tempi di attraversamento della frontiera mediante azioni congiunte con le Imprese Ferroviarie, anche in prospettiva della futura entrata in esercizio del collegamento ferroviario Torino–Lione. A seguito della frana verificatasi nell'agosto 2023 nella Valle della Maurienne, che ha determinato la chiusura del collegamento ferroviario tra Italia e Francia fino al marzo 2025, il Corridoio ha supportato il coordinamento tra i diversi stakeholder e il monitoraggio delle soluzioni di rerouting adottate, contribuendo al progressivo ripristino delle condizioni di regolarità del traffico. In prospettiva, resta prioritario il rafforzamento dell'affidabilità e della resilienza dei flussi lungo la direttrice Francia–Italia, anche al fine di recuperare competitività rispetto al trasporto stradale.

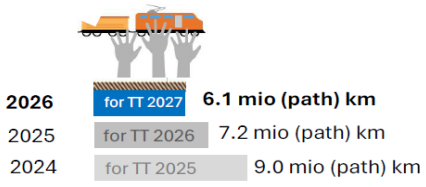
Di seguito vengono riportati i KPIs armonizzati a livello europeo relativi alla performance (capacità e puntualità) del Corridoio Mediterraneo.

Capacity Management

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



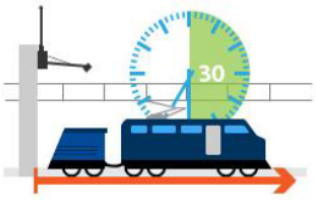
Volume of requested capacity – PaPs (at X-8)



**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.*

Operations

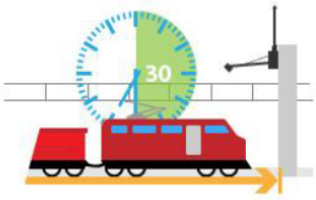
Punctuality at RFC entry



(delay ≤ 30 minutes)

2025:	**51.0%**
2024:	52.0%
2023:	52.7%

Punctuality at RFC exit



(delay ≤ 30 minutes)

2025:	**38.0%**
2024:	41.0%
2023:	39.0%

Fonte: RNE KPI 2026

Corridoio Merci Baltico-Adriatico

Routing: Świnoujście – Wroclaw – Česká Třebová –Brno–Vienna/Gdynia–Katowice–Ostrava/Přerov / Žilina-Bratislava/ Vienna / Klagenfurt – Udine- – Venice/Trieste/ / Bologna/Ancona -Bari/Ravenna/Budapest – Veszprém / Sopron – Szombathely – Zalaegerszeg / Graz–Maribor/ Ljubljana- Koper/Trieste/Zagreb-Rjieka/Split.
Membri: PKP (Polonia); SŽCZ (Repubblica Ceca); ŽSR (Slovacchia); SŽ - Infrastruktura (Slovenia); ÖBB Infrastruktur (Austria); RFI (Italia); HZ Infrastruktura (Croazia) ; MÁV (Ungheria); KTI (Ungheria), GYSEV (Ungheria).
Forma Giuridica: Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE)
Sportello Unico: Budapest (Ungheria) Non dispone di ufficio permanente
Sede legale: Mestre (Italia).
L'estensione geografica del Corridoio merci ferroviario Baltico Adriatico è quasi raddoppiata in termini di rete con una lunghezza totale attualmente pari a 8934 km di linee ferroviarie che collegano il Mar Baltico al Mar Adriatico, connettendo un centinaio tra terminali multimodali e porti marittimi che servono bacini industriali come la Slesia, Ostrava, Vienna, Bratislava, Budapest, Zagabria, il Veneto e Bologna



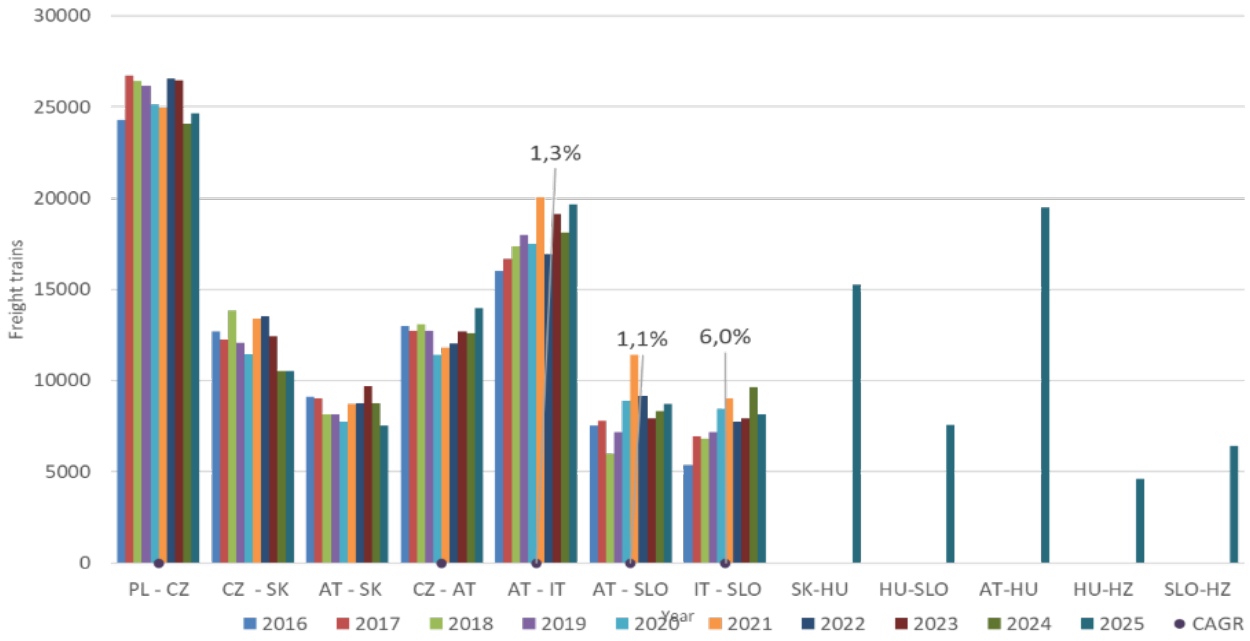
Già dal 2010 i porti che insistono sul Corridoio e Fiume (Croazia) hanno sottoscritto l'atto costitutivo dell'associazione NAPA, North Adriatic Ports Association, formalizzando in questa maniera l'obiettivo comune a cooperare per la creazione di opportune sinergie nello svolgimento di azioni promozionali 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'aumen-to 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 at-traversato 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.

BALTIC–ADRIATIC RFC: VOLUME OF TRAINS RUNNING ALONG BALTIC-ADRIATIC RFC BORDERS (RFC 5 IMS DATA)



Fonte: Annual Report Baltico Adriatico 2025

Secondo il recente studio di mercato commissionato dal Corridoio al consorzio TPlan&Panteia e consegnato nel 2025, il volume totale di tutto il trasporto merci internazionale nella relativa catchement area è stimato in 263 milioni di tonnellate (dato di riferimento 2022), trasportato su strada, ferrovia, vie navigabili interne e via mare.

Il volume del trasporto merci internazionale su rotaia in quest'area è stimato in 97 milioni di tonnellate, pari al 37% del volume totale del trasporto merci per l'ETC BSAS. La quota del trasporto fluviale è dell'1% (4 milioni di tonnellate), quella del trasporto su strada è del 49% (116 milioni di tonnellate). Il trasporto marittimo ha una quota dell'8% (20 milioni di tonnellate).

Secondo le stime dello studio stesso, la domanda di trasporto merci lungo quest'asse di traffico dovrebbe aumentare considerevolmente nei prossimi anni. I fattori principali che incidono sulla stima sono la crescita del PIL degli Stati dell'ex "Patto di Varsavia", la realizzazione di un'infrastruttura interoperabile a standard TEN-T, e la crescita dei porti marittimi legata a sua volta alla crescita stimata del commercio mondiale.

In questo contesto, il Corridoio merci Baltico-Adriatico deve confrontarsi con alcune criticità che caratterizzano il trasporto merci su ferro e che impattano sulle scelte degli utilizzatori finali del trasporto: la frammentazione della catena logistica, la difficoltà a reperire le informazioni relative alla tracciabilità puntuale della merce e la scarsa affidabilità, con riflessi sui livelli di puntualità con ampi margini di miglioramento.

Il Corridoio merci Baltico Adriatico, nell'ottica di diversificare l'offerta di capacità, a partire dal 2020, 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 (UE) 913/2010 è di almeno 30 giorni).
Il Corridoio Merci Baltico–Adriatico, già dalla fine del 2022, ha avviato una stretta collaborazione con il Coordinatore Europeo del Corridoio di Trasporto Europeo Mar Baltico–Mar Adriatico.
Tale collaborazione si concretizza in un confronto strutturato attraverso incontri annuali periodici, tra cui:
due Forum dedicati alle tematiche multimodali;
un incontro rivolto al monitoraggio degli investimenti prioritari lungo il Corridoio (missing links e critical cross-border sections);
un incontro dedicato agli operatori del trasporto ferroviario merci, ai porti e ai terminali intermodali.

In tale contesto, il Corridoio merci Baltico–Adriatico contribuisce al miglioramento dell'affidabilità e della qualità dell'offerta ferroviaria internazionale, con particolare attenzione ai tempi di attraversamento alla frontiera e alla puntualità dei treni lungo l'intero asse.

Il Corridoio opera in stretto coordinamento con i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie e gli altri Corridoi, promuovendo azioni condivise per l'ottimizzazione dei processi operativi e della gestione della capacità.

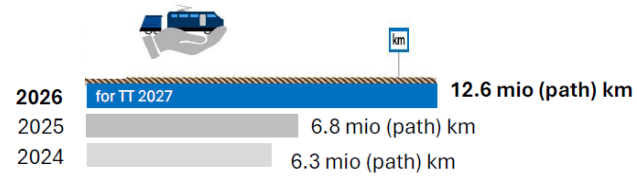
In Italia, l'azione del Corridoio si concentra in via prioritaria sul valico di Tarvisio Boscoverde, dove è in corso una Task Force che coinvolge RFI, il gestore infrastruttura austriaco, le imprese ferroviarie e le autorità competenti, finalizzata alla riduzione dei tempi di transito, al contenimento delle non conformità tecniche e al rafforzamento dell'interoperabilità ferroviaria.
In considerazione dell'incremento, negli ultimi anni, dei lavori programmati sulle diverse reti europee, il Corridoio presidia un coordinamento strutturato nella gestione delle interruzioni di capacità, attraverso il gruppo di lavoro TCR (Temporary Capacity Restriction), al fine di garantire l'allineamento delle misure e una comunicazione efficace e tempestiva agli operatori, tramite il coinvolgimento del Gruppo di consultazione delle imprese ferroviarie (Railway Undertakings Advisory Group -RAG).



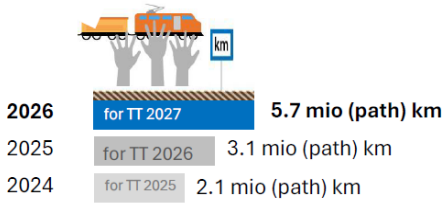
Di seguito vengono riportati i KPIs armonizzati a livello europeo relativi alla performance (capacità e puntualità) del Corridoio Baltico-Adriatico.

Capacity Management

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



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



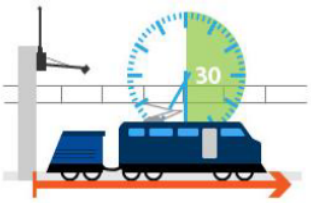
**The figures refer to the capacity which the C-OSS of the RFC concerned publishes and pre-allocates. These might therefore not reflect the total amount of offered and pre-allocated PaPs along the RFC.*

RNE RailNetEurope RFC5 Baltic-Adriatic Corridor — Commonly applicable RFC KPIs

PUBLIC

Operations

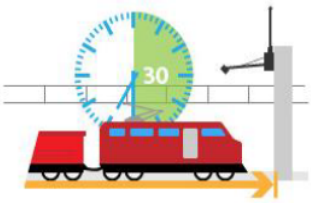
Punctuality at RFC entry



(delay ≤ 30 minutes)

2025:	**40.0%**
2024:	42.0%
2023:	46.0%

Punctuality at RFC exit



(delay ≤ 30 minutes)

2025:	**25.0%**
2024:	30.0%
2023:	34.0%

RNE RailNetEurope RFC5 Baltic-Adriatic Corridor — Commonly applicable RFC KPIs

PUBLIC

Fonte: RNE KPI 2026

Corridoio Merci Alpino - Balcani Occidentali*

*Il Regolamento (UE) 2024/1679 ha esteso il perimetro del corridoio includendo nuovi Stati e ne ha modificato la denominazione in Balcani Occidentali Mediterraneo Orientale . Come anticipato a inizio capitolo i membri della preesistente GIE Alpino–Balcani Occidentali hanno tuttavia deciso al momento di non aggiornare la denominazione dell'organizzazione. Si segnala inoltre che, non avendo ancora formalmente aderito alcun nuovo Stato, i dati di seguito riportati si riferiscono alla preesistente organizzazione.

Routing: Salzburg – Villach – Ljubljana/Wels/Linz – Graz – Maribor – Zagreb –Vinkovci/Vukovar – Tovarnik –Beograd – Sofia – Svilengrad
Membri: SZ-Infrastruktura (Slovenia), ÖBB-Infrastruktur AG (Austria), HŽ Infrastruktura (Croazia), Infrastruktura železnice Srbije (Serbia), State Enterprise National Railway Infrastructure Company (Bulgaria).
Forma Giuridica: Gruppo di Interesse Economico (GIE)
Sede legale: Lubjana (Slovenia).
Sportello unico : Lubiana (Slovenia)



A seguito dell'entrata in vigore del Regolamento (UE) 2024/1679 la tratta italiana Trieste Villa- Opicina è stato inclusa nel tracciato del nuovo Corridoio Balcani Occidentali – Mediterraneo Orientale,, che rappresenta l'evoluzione e l'estensione del precedente corridoio Alpino – Balcani Occidentali. Il corridoio originario collegava principalmente Austria, Slovenia, Croazia e Bulgaria, con il coinvolgimento della Serbia quale Paese candidato all'Unione europea.

Nel nuovo assetto definito dal Regolamento TEN-T, oltre all'Italia, sono stati inclusi nel tracciato del Corridoio ulteriori Paesi, tra cui Grecia e Ungheria, nonché Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Albania, Kosovo e Macedonia del Nord.

La procedura di adesione dei gestori dell'infrastruttura dei nuovi membri è ancora in corso. Entro la fine dell'anno dovrebbe perfezionarsi l'adesione dei gestori dei Paesi UE, e pertanto di RFI.
Per i Paesi non appartenenti all'UE sono previste tempistiche più lunghe, in considerazione del diverso livello di allineamento al quadro normativo dell'Unione europea.

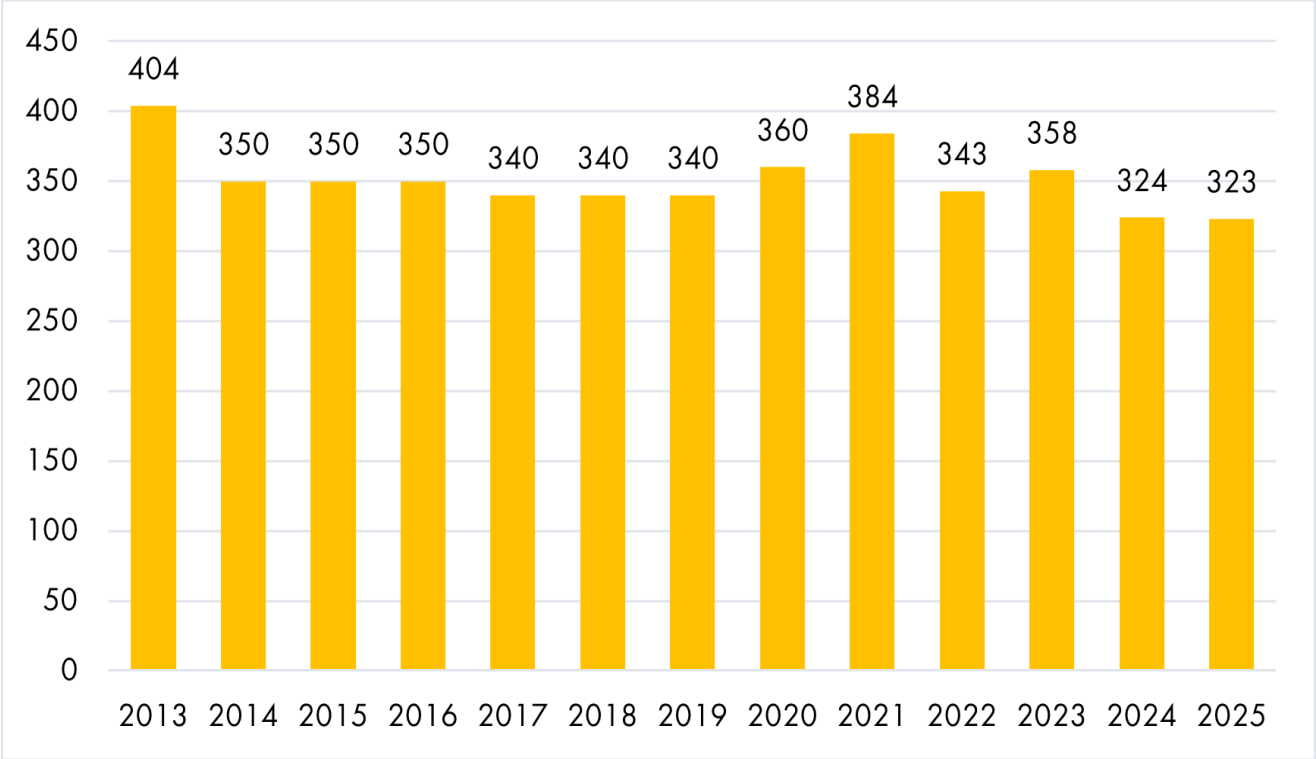
3. Il mercato in Italia

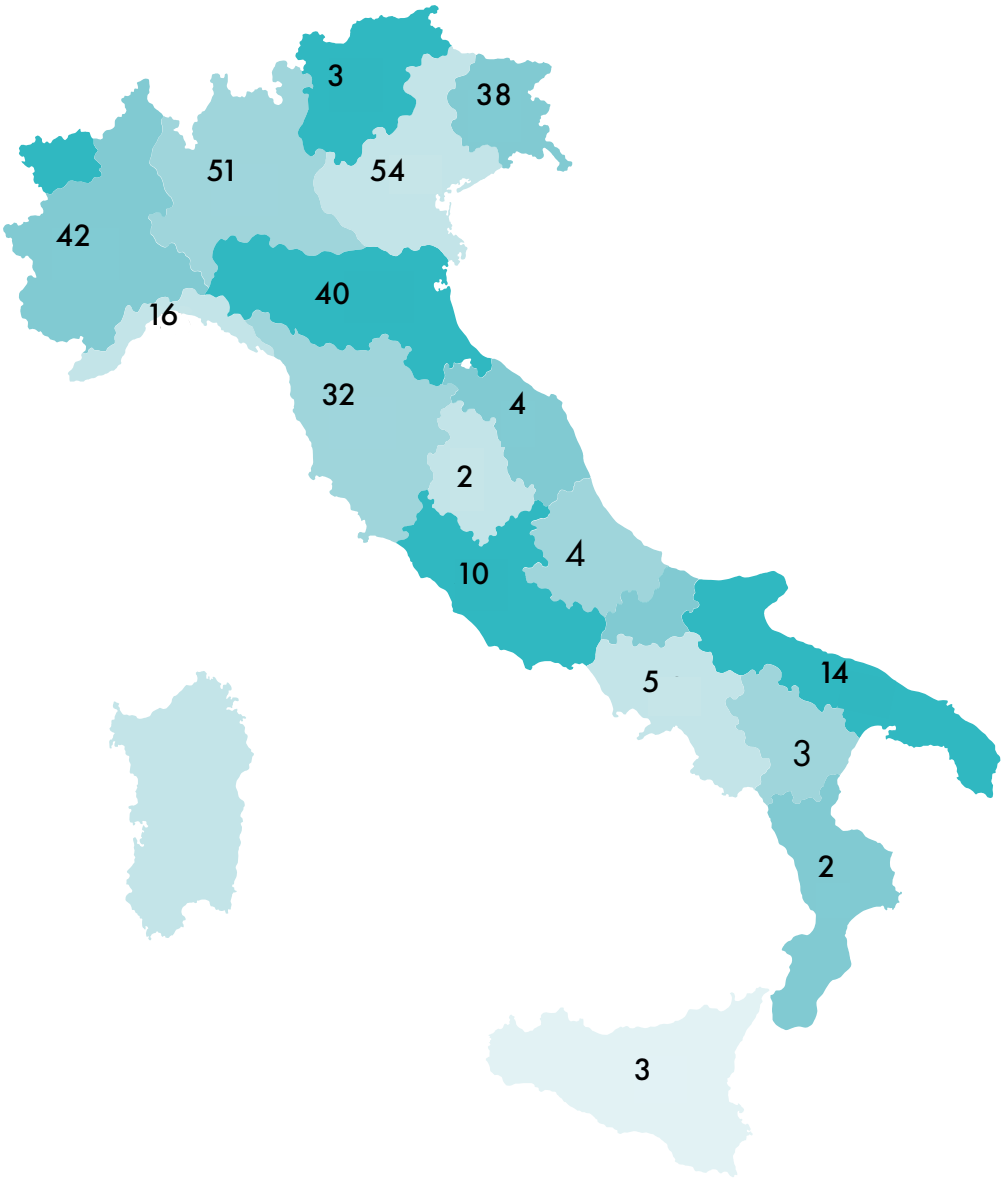
Oltre ai nodi puntualmente identificati nel regolamento che istituisce la rete Core, sono diversi i punti di terminalizzazione con alta valenza commerciale, cioè quel complesso e variegato scenario che spazia dalle piattaforme logistiche agli stabilimenti di produzione, dai comprensori industriali alla singola area commerciale.
Una rete eterogenea, costituita da 323 soggetti allacciati o appoggiati a 153 stazioni, che alimenta più dei due terzi del traffico merci sulla rete. Inoltre, Rfi mette a disposizione 28 scali per svolgere operazioni di carico e scarico, per un totale complessivo di circa 170 impianti con servizio merci, ai quali afferisce almeno un soggetto privato e/o uno scalo RFI.

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.

323 raccordi privati in 153 stazioni





RIPARTIZIONE TRAFFICO NEGLI IMPIANTI

Percentuale di traffico

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

Numero 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, Venezia, Savona, 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 Fuori Muro/Sampierdarena, Genova Voltri, Gioia Tauro, Ravenna, 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.

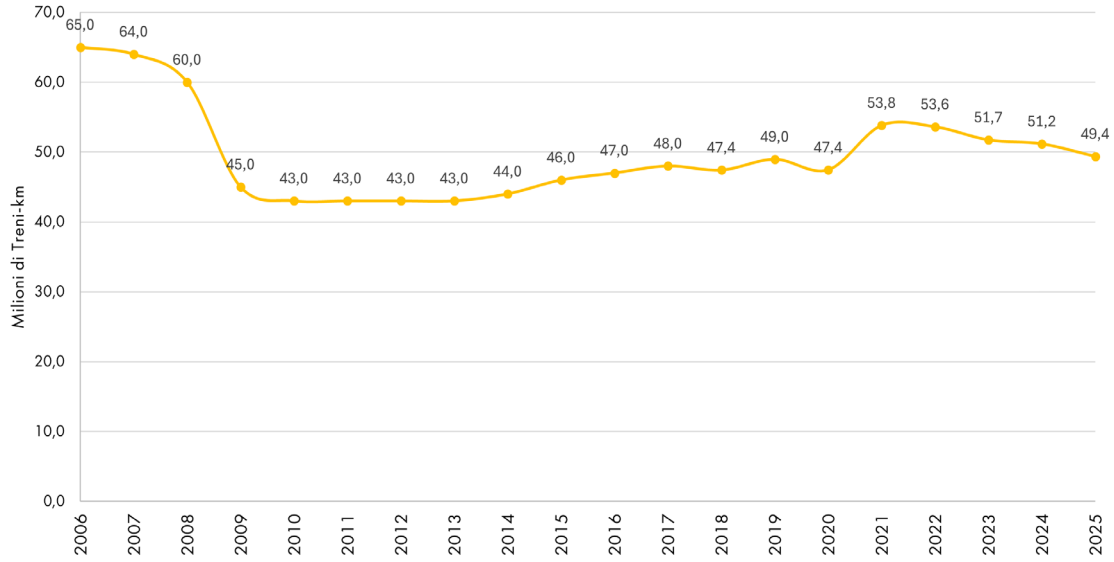
Infine, per un treno merci non è attualmente possibile raggiungere i porti di Cagliari, Napoli, Palermo e Bari.



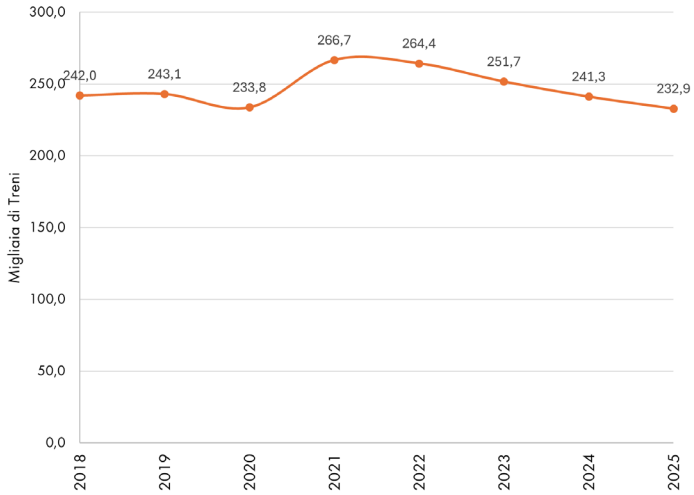
5. Evoluzione del trasporto merci ferroviario

Dal 2022 i volumi di traffico ferroviario merci hanno subito una progressiva riduzione, sia in termini di treni-km che numero di treni. Le motivazioni di tale andamento sono da cercare, oltre alla complessità dell'organizzazione della catena logistica, anche nei lavori di potenziamento dell'infrastruttura che il Gestore sta svolgendo nell'ambito del PNRR, concomitanti, inoltre, ad alcune tensioni internazionali e crisi energetiche che hanno sensibilmente influenzato la produzione industriale italiana e l'import-export nazionale.
Tuttavia, anche l'upgrade tecnologico infrastrutturale e del materiale rotabile influenza indirettamente i volumi di traffico, grazie alla possibilità di sostenere un traffico di treni più lunghi e più pesanti.

VOLUMI - TOTALE MERCI (treni km rendicontati)



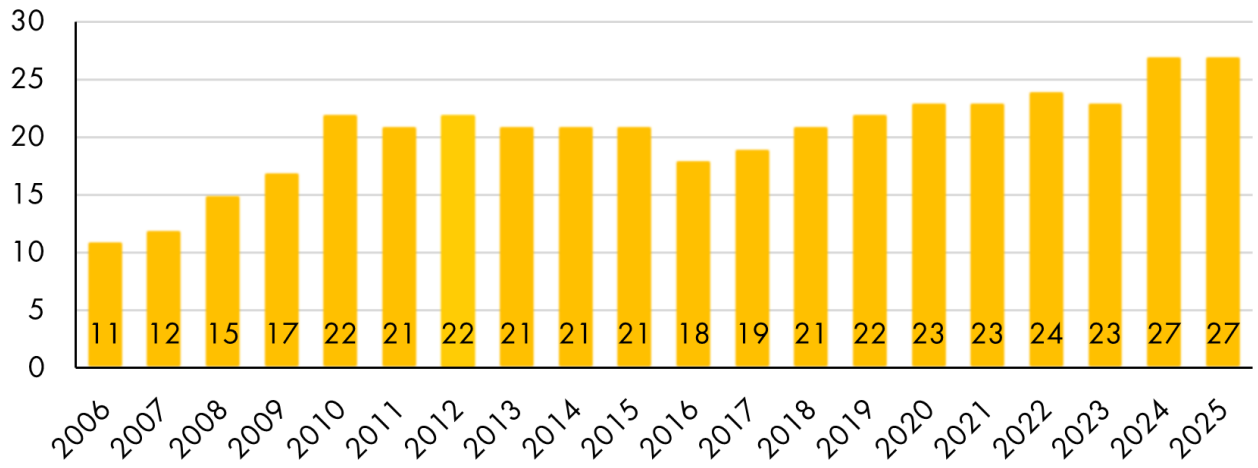
VOLUMI - TOTALE MERCI (treni rendicontati)



Il trasporto ferroviario merci italiano è fortemente legato alle caratteristiche proprie del sistema produttivo ed economico nazionale.
I due driver principali che ne influenzano il traffico sono la produzione industriale e il commercio estero (a cui la produzione industriale è a sua volta legata).

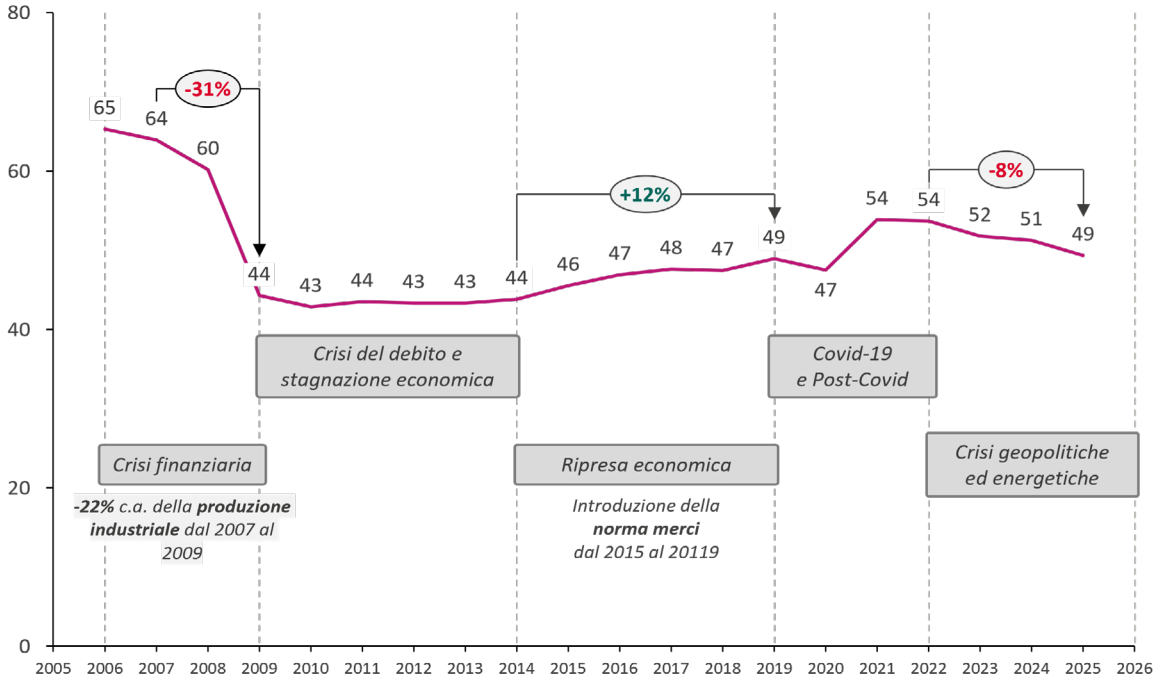
Nel 2025 oltre il 60% dei treni merci circolati sulla rete nazionale hanno avuto come origine o destino un valico alpino e/o un porto marittimo. Ai valichi, infatti, è riconducibile l'import/export della produzione industriale verso il resto d'Europa (soprattutto la Germania), mentre ai porti è riconducibile il commercio estero mondiale.

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





Il sistema ferroviario-industriale italiano



I volumi di traffico negli ultimi 20 anni in milioni di treni-km

I periodi significativi dell'economia italiana

Crisi finanziaria

L'impatto della crisi finanziaria globale del 2007-2008 sull'Italia fu superiore a quello di molti altri paesi. La **crisi colpì** duramente il **settore manifatturiero** italiano, molto orientato all'export, a causa del crollo della domanda internazionale.

Crisi del debito e stagnazione economica

Il biennio 2012-2013 rappresentò il **punto più basso** della **crisi economica**, con il PIL che si contrasse del 2,8% e dell'1,7% e la produzione industriale che riprese a calare. Inoltre, il periodo successivo (2013-2015) portò a una **crescita praticamente nulla**.

Ripresa economica

I periodo 2016-2019 rappresentò una **fase di ripresa**, con la produzione industriale italiana iniziò a ricalcare e in alcuni casi superare le performance dell'industria tedesca

Covid-19 e Post-Covid

L'avvento del covid ha inevitabilmente generato una **brusca frenata** nel **sistema economico** italiano. Trattandosi, però, di una crisi non dipendente da fattori economici o industriali strutturali, nel 2021 la ripresa è stata immediata e il trasporto ferroviario merci è cresciuto più che proporzionalmente.

Crisi geopolitiche ed energetiche

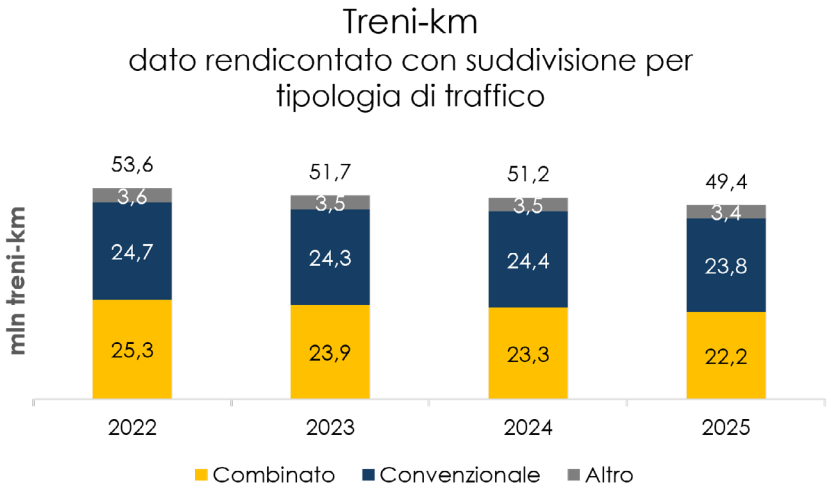
Tuttavia, dal 2022 sono occorsi una serie di **eventi esterni** al sistema ferroviario-industriale che ne hanno invertito la tendenza.
Diverse **crisi internazionali** e **tensioni commerciali** hanno ridotto sensibilmente il traffico merci marittimo. Inoltre, la produzione industriale italiana è stata influenzata da **crisi energetiche** e dal rallentamento della produzione tedesca.

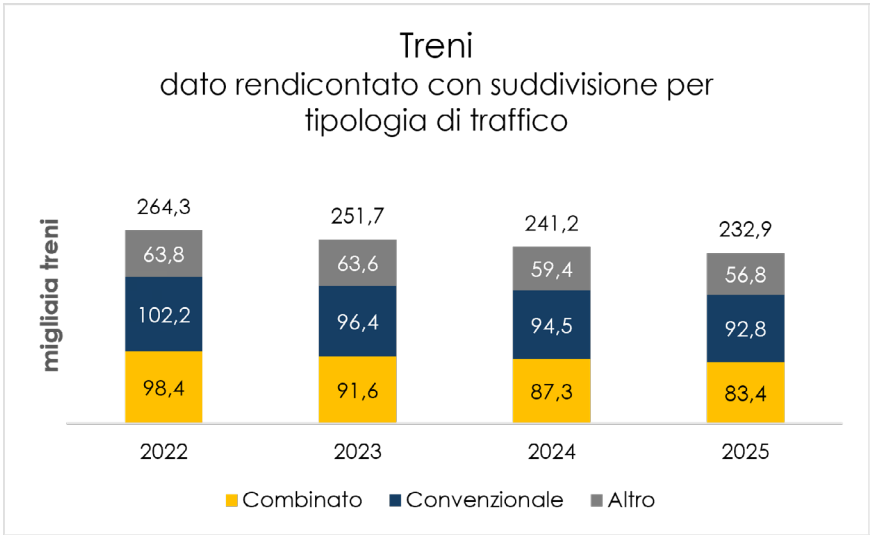
6. Evoluzione e segmentazione del traffico ferroviario merci

I VOLUMI IN TERMINI DI TRENI-KM E NUMERO DI TRENI SULL'INTERA RETE NAZIONALE

Nei seguenti grafici sono rappresentati i volumi di traffico totali, in treni-km e in numero di treni, suddivisi in base alla categoria commerciale di treno: trasporto combinato, trasporto convenzionale e altro.
Mentre le categorie combinato e convenzionale rappresentano i treni merci commerciali, nella categoria «Altro» sono rappresentati i traffici legati alle tradotte e altri treni tecnici (es. loco isolate), che non svolgono servizio commerciale, ma sono funzionali alla produzione ferroviaria.

Complessivamente entrambe le categorie commerciali hanno subito una riduzione media di oltre il 3% tra il 2024 e il 2025, sia in termini di treni-km che di treni.
Tuttavia, la categoria che ha subito una contrazione maggiore dei volumi di traffico è stata la categoria di treni combinati, con una flessione quasi doppia rispetto alla categoria di treni convenzionali, storicamente più stabile come segmento di mercato.





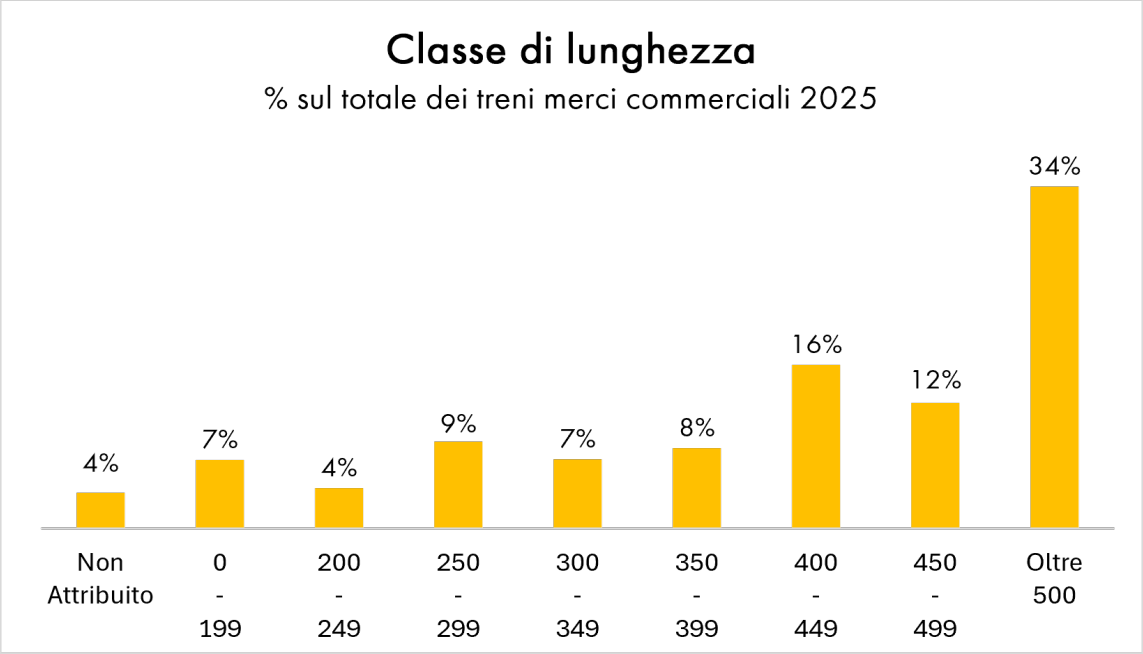


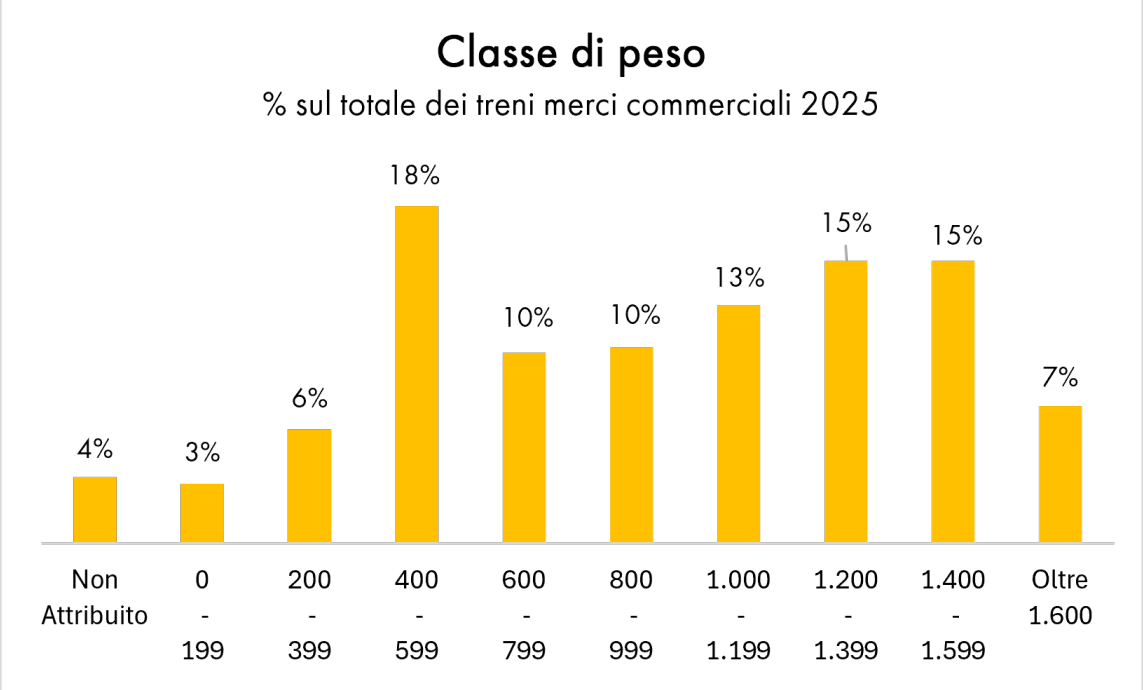
Nota metodologica
Il presente paragrafo, salvo diversa specifica indicazione, si basa su elaborazioni di dati estratti da PIC rendicontato.

La classe di lunghezza e la classe di peso

I seguenti grafici rappresentano le percentuali dei treni merci commerciali circolati nel 2025 relativi alle diverse classi di lunghezza e di peso così come sono definite dalla Piattaforma Integrata di Circolazione (PIC).

Circa il 34% dei treni ha una lunghezza superiore ai 500 metri, mentre circa il 50% dei treni ha un peso superiore alle 1.000 tonnellate, con circa il 7% che supera le 1.600 tonnellate.



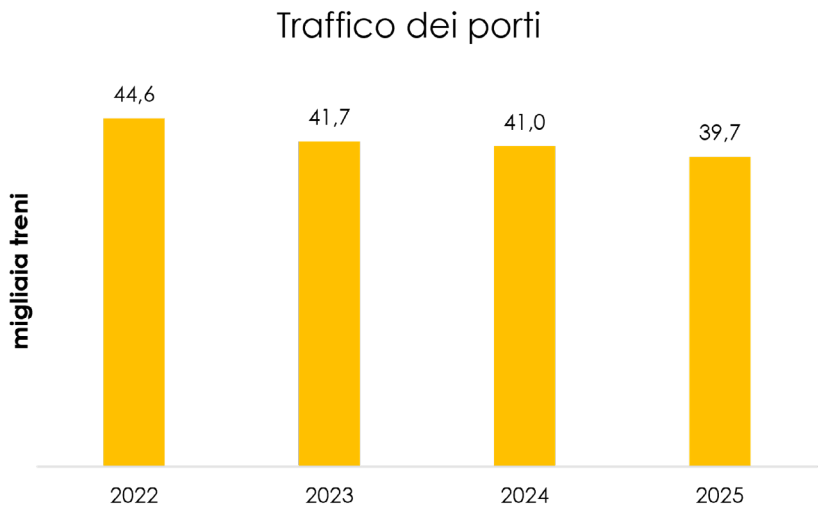


Il traffico dei porti principali

ANALISI DEL TRAFFICO FERROVIARIO DAI PRINCIPALI PORTI E RELATIVE RELAZIONI ESTERE

Dopo i valichi alpini, i porti sono l'atra grande categoria di località di origine e destino dei treni merci in Italia. Il traffico ferroviario merci degli impianti collegati ai porti rappresenta oltre un quarto dell'intero traffico ferroviari merci nazionale (in numero di treni).

I porti italiani collegati all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale sono 14 e i primi 7 impianti per volumi di traffico (Trieste, La Spezia, Genova, Ravenna, Venezia, Livorno e Monfalcone) rappresentano circa il 90% dell'intero traffico merci ferroviario portuale.



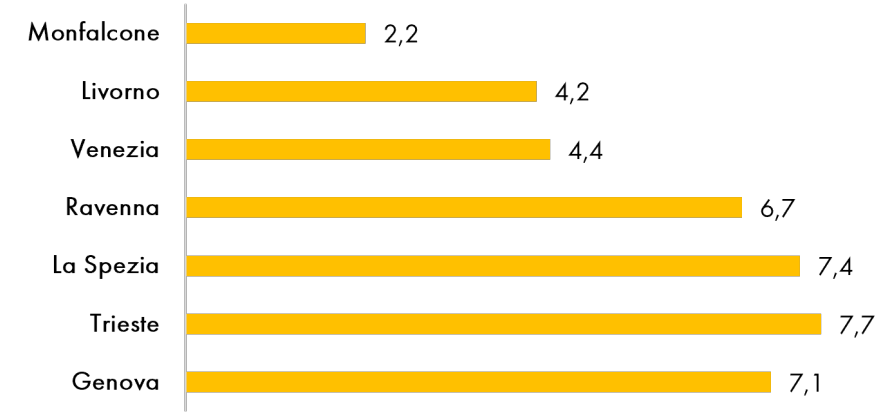
Fonte: PIC rendicontato 2025

Per il porto di Livorno sono stati considerati gli impianti di Livorno Calambrone e Livorno Darsena, per Genova gli impianti di Genova Marittima e Genova Voltri, mentre per il porto di La Spezia gli impianti di La Spezia Marittima, La Spezia Migliarina e Santo Stefano Magra

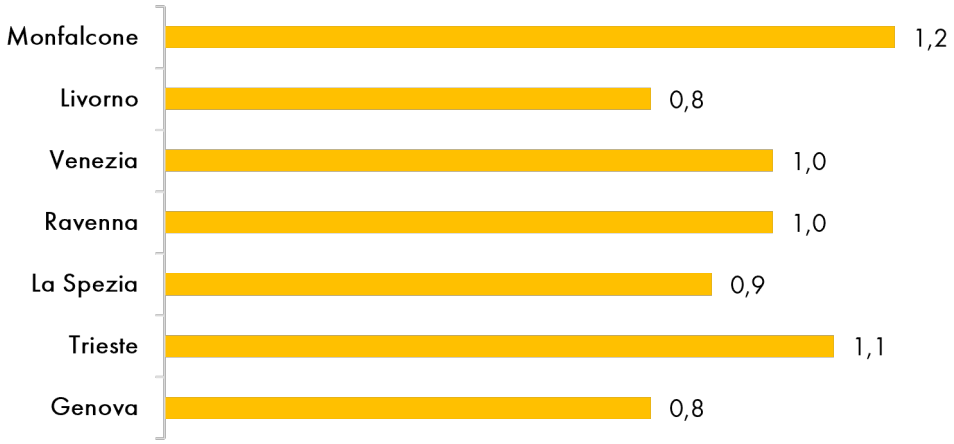


Volumi e peso medio

Numero treni e peso lordo a treno



Treni commerciali



Tonnellate lorde a treno

Fonte: PIC circolato 2025

7. L'offerta merci per segmenti di mercato

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

OFFERTA TOP



OFFERTA BASE



Rappresentazione del segmento merci secondo la classificazione del PIR 2026, in particolare:

- **BASE** treni con distanza inferiore a 300 km o maggiore di 800 km;
- **TOP** include Top, Treni tra i 300 e 800 km e percorso interamente non prestante e Top Plus, treni tra 300 e 800 km e percorso interamente su tratte prestanti.

Circa 69 Mln treni*km programmati

Fonte dati: programmato 2025/2026

OFFERTA MERCI INTERA RETE

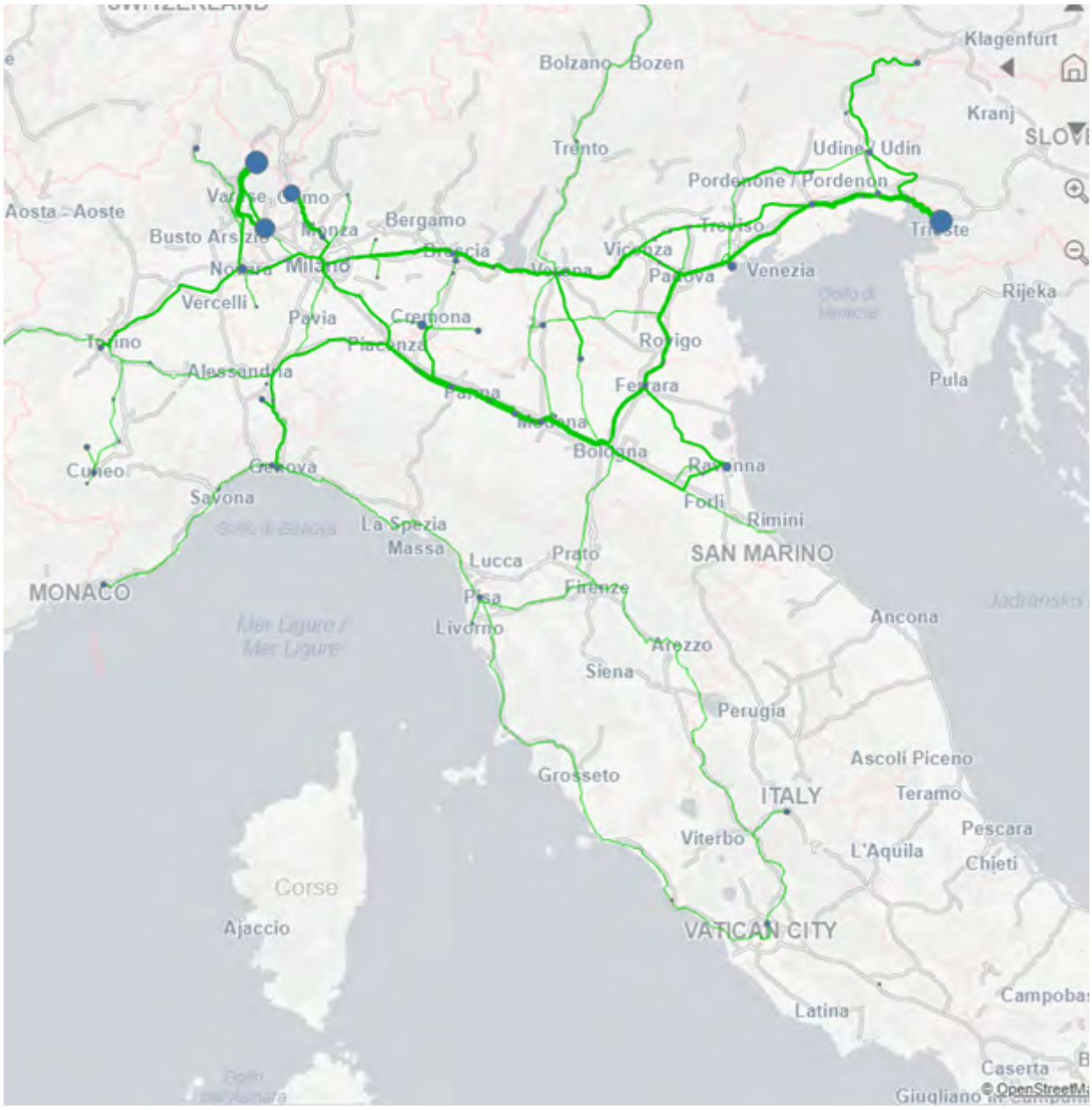


Fonte dati: programmato 2025/2026

NUOVA OFFERTA PER TRENI PESANTI

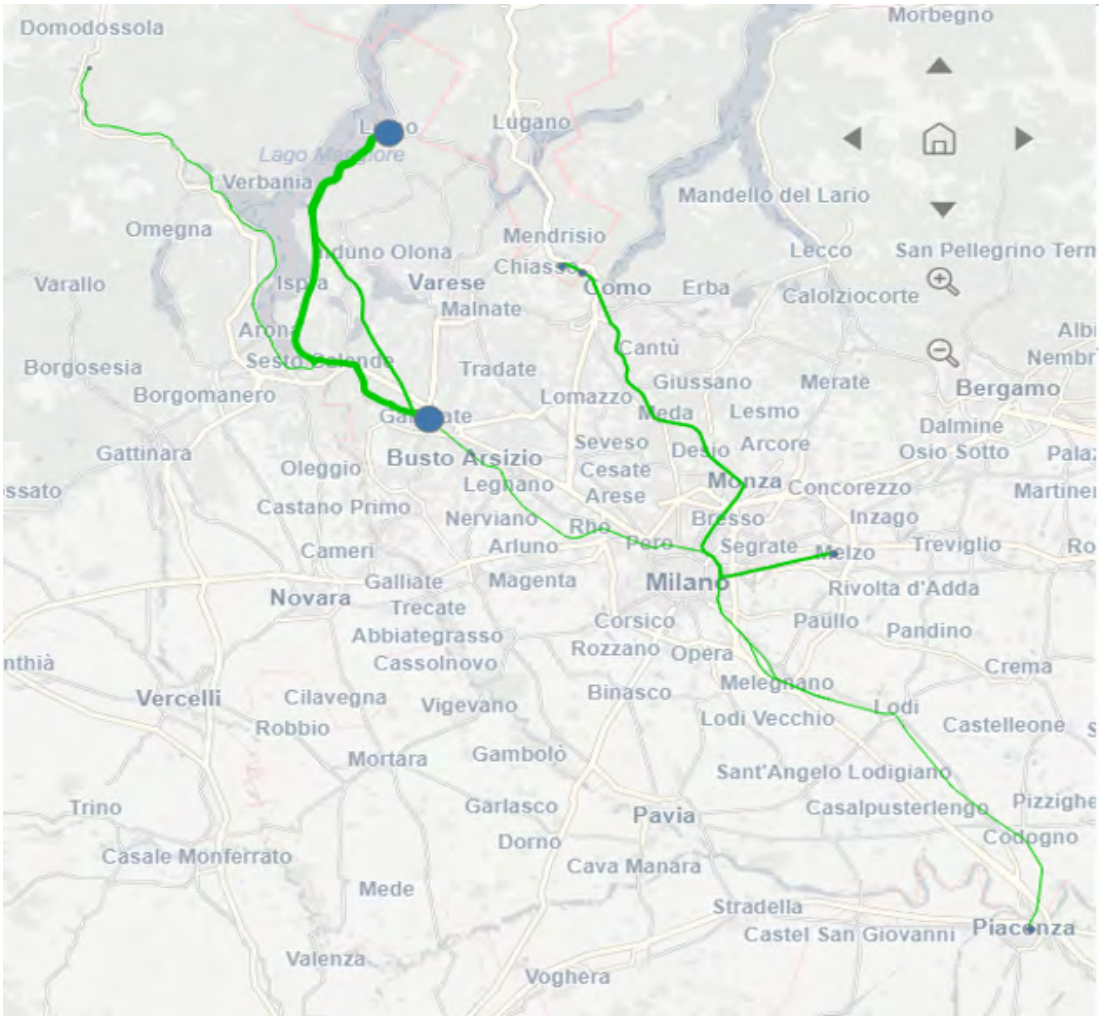
A seguito della modifica regolamentare che ha portato alla possibilità di far circolare treni merci con massa rimorchiata superiore a 1.600 t e inferiore a 2.500 t, le richieste delle IF per questo tipo di servizio sono in aumento.

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 2025/2026

NUOVA OFFERTA PER TRENI DI LUNGHEZZA MAGGIORE DI 600M



Fonte dati: programmato 2025/2026

229 treni/settimana con lunghezza >600 metri



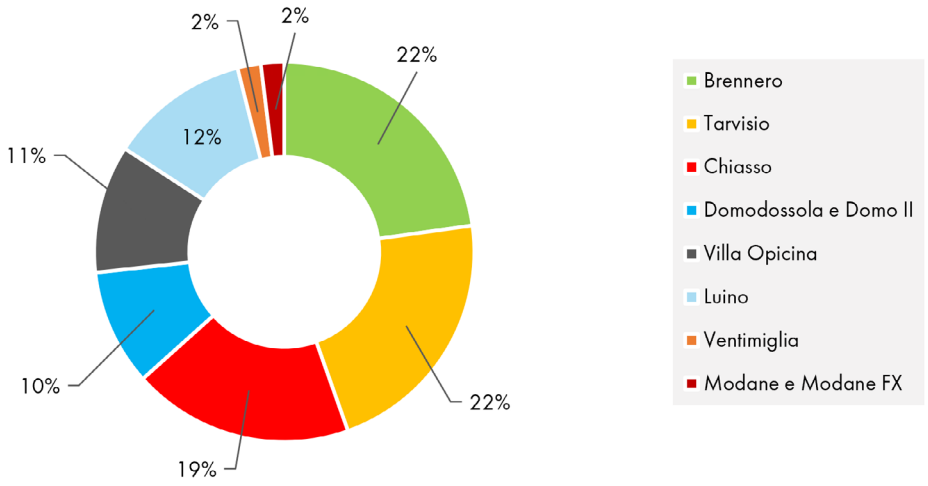
8. Focus merci ai valichi

Il traffico ferroviario internazionale delle merci attraverso i valichi alpini, pur nel calo generale, continua a rappresentare la quota maggiore dei volumi complessivi. Nel 2025, infatti il traffico attraverso i valichi ha rappresentato poco meno del 50% dei treni commerciali e poco più del 40% dei treni totali.
Le principali relazioni nazionali avvengono con le Regioni del Nord Italia, geograficamente più vicine ai valichi, ma anche sedi di un'importante quota della capacità produttiva industriale italiana.

Il traffico internazionale delle merci attraverso i valichi ha una diversa distribuzione nelle 8 località, non solo per questioni infrastrutturali italiane-estere (es. caratteristiche e capacità delle linee, gestione dei sistemi di circolazione, attrezzaggio tecnologico), ma anche per gli accordi commerciali tra imprese ferroviarie per la prosecuzione del trasporto nei diversi Paesi Europei.
La principale origine/destino europea delle merci che viaggiano su treno in Italia è la Germania, ma si rilevano relazioni significative anche con altri Paesi del Nord Europa, in particolare con quelli caratterizzati dalla presenza di importanti scali portuali, come il Belgio e i Paesi Bassi.

TOTALE DA CONFINI

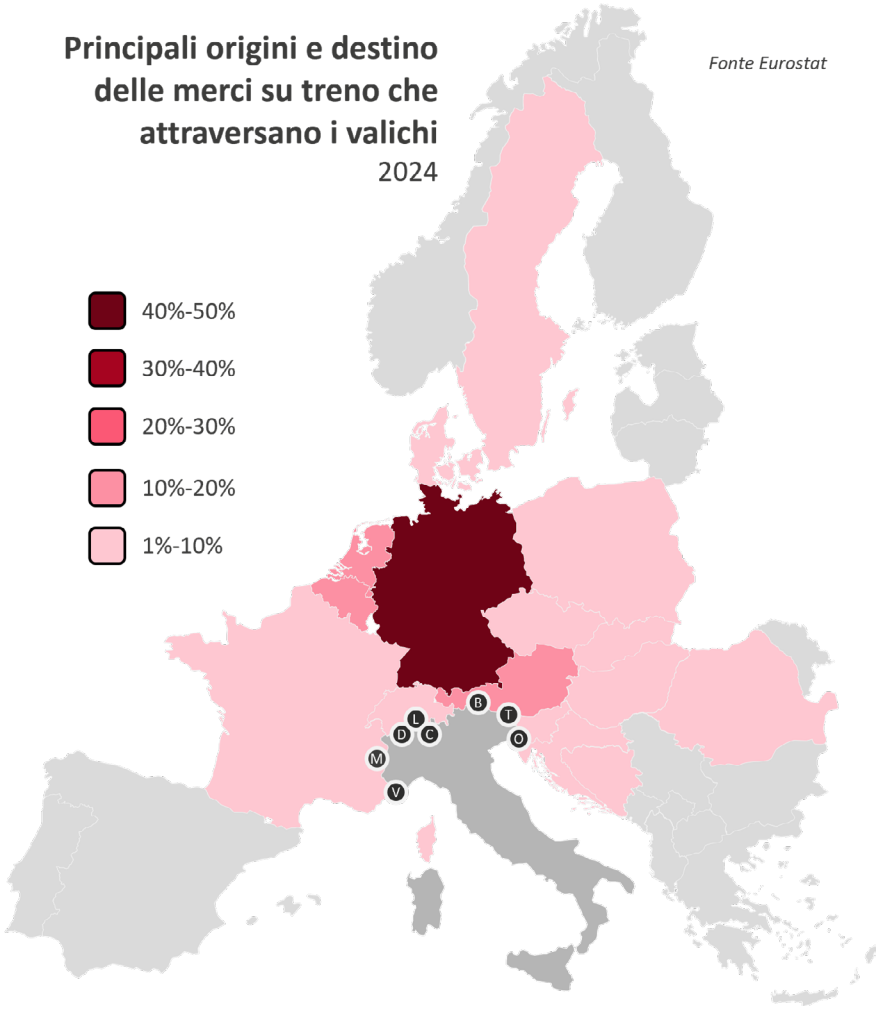
Ripartizione percentuale per valico dei volumi di traffico totali (in numero di treni) nel 2025



Fonte: PIC rendicontato 2025

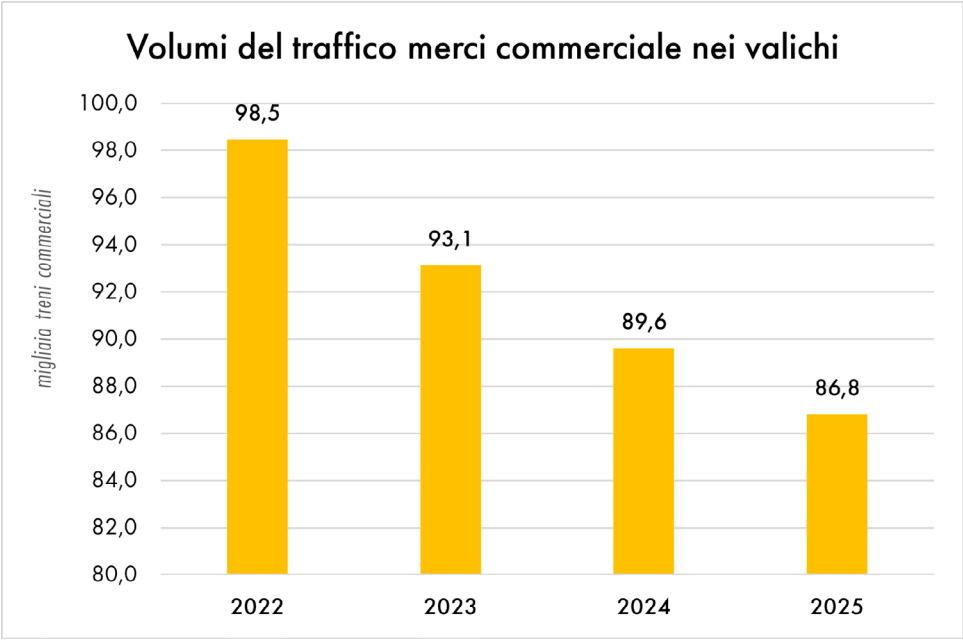
Principali origini e destino delle merci su treno che attraversano i valichi
2024

Fonte Eurostat



La mappa sulle principali origine e destino delle merci su treno è stata realizzata attraverso l'elaborazione di dati Eurostat (2024) e rappresenta i principali Stati europei di origine e destinazione delle merci trasportate da e verso l'Italia tramite il trasporto ferroviario.

Il grafico rappresenta i volumi di traffico commerciale (in numero di treni) negli 8 valichi alpini. Tali volumi seguono riduzioni percentuali in linea con le fluttuazioni dei volumi di traffico sull'intera rete.



I valichi di confine

TRAFFICO COMPLESSIVO E CARATTERISTICHE DEGLI 8 VALICHI NAZIONALI

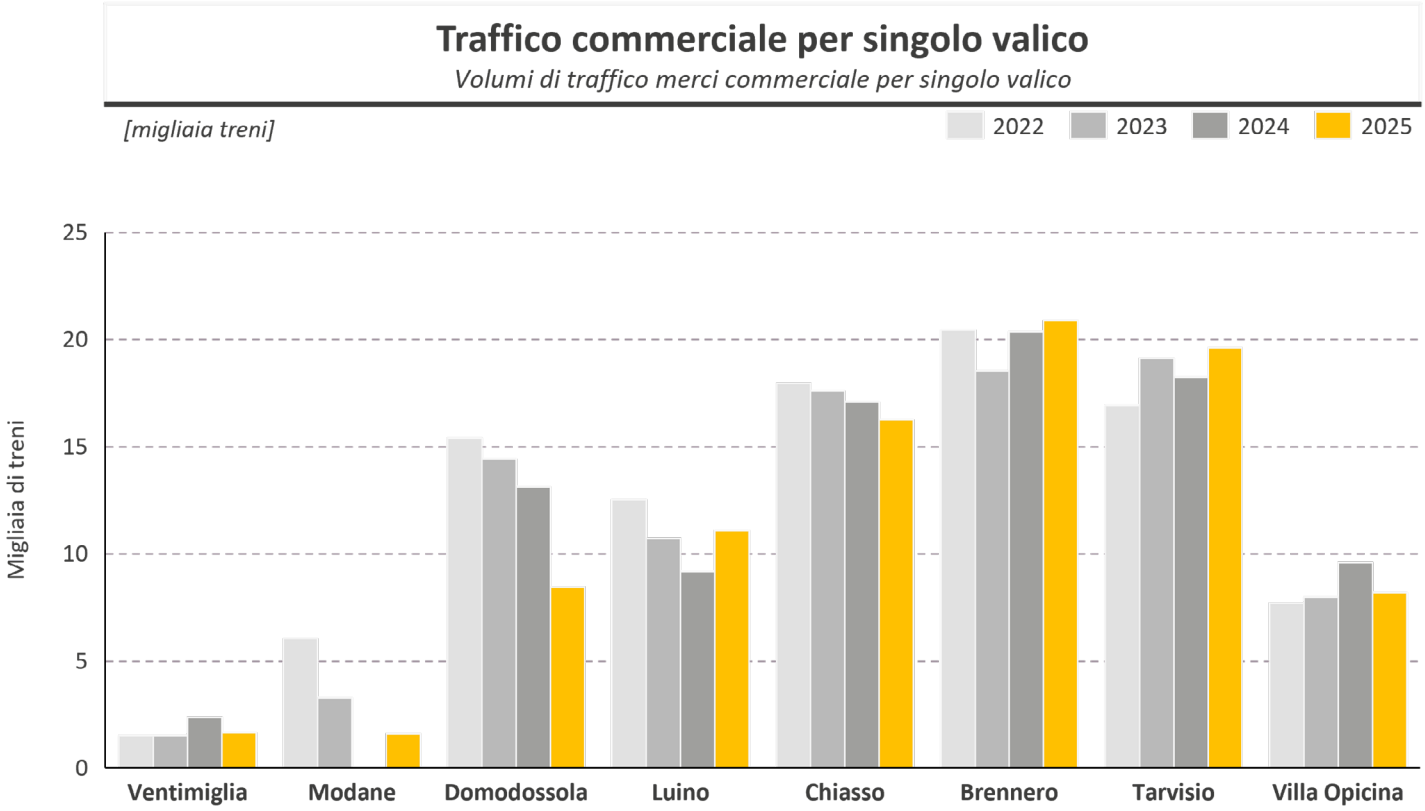
Valico	Paese di confine	Regioni Origine- Destino
Brennero	Austria	Veneto Lombardia Trentino-Alto Adige
Tarvisio	Austria	Friuli-Venezia Giulia Veneto Emilia-Romagna
Chiasso	Svizzera	Lombardia Emilia-Romagna Piemonte
Domodossola	Svizzera	Piemonte Lombardia Emilia-Romagna
Villa Opicina	Slovenia	Friuli-Venezia Giulia Veneto Lombardia
Luino	Svizzera	Lombardia Piemonte Emilia-Romagna
Ventimiglia	Francia	Emilia-Romagna Liguria Piemonte
Modane	Francia	Piemonte Emilia-Romagna Lombardia

1 Il Valico di Modane è rimasto chiuso per tutto il 2024 a causa di una frana in territorio francese

Il transito nei valichi di confine

TRAFFICO PER SINGOLO VALICO E PRINCIPALI DESTINAZIONI EUROPEE

Il grafico rappresenta il traffico commerciale merci per singolo valico negli ultimi 4 anni, espresso in migliaia di treni.
Nel 2025, circa il 65% del traffico degli 8 valichi italiani è transitato da Brennero, Tarvisio e Chiasso, che continuano a rappresentare i valichi con il maggior traffico.



Focus merci ai valichi: Francia

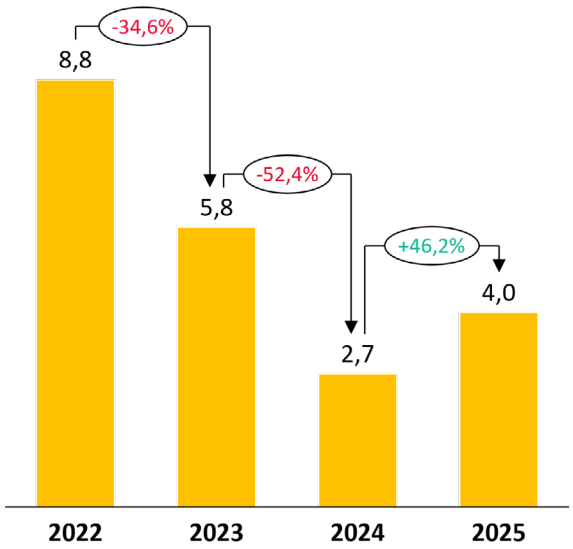
Il confine con la Francia ha rappresentato nel 2025 circa il 4% del traffico totale attraverso i valichi, restando attualmente il confine con il minor traffico rispetto al resto dei confini alpini.

Il valico di Ventimiglia interessa treni con origine/destino nel Nord Italia, mentre da Modane i treni possono raggiungere anche il Sud Italia.

Nel 2024, il valico di Modane ha subito una chiusura totale della circolazione a causa di una frana in territorio francese, presso Saint-André (Maurienne), ma solo una parte del traffico è riuscito a deviare verso il valico di Ventimiglia. Per tale motivo, i volumi del 2024 si sono ridotti sensibilmente rispetto al 2023.
Nel 2025, invece, grazie anche alla riapertura del valico di Modane, i volumi complessivi verso il confine francese sono aumentati nuovamente di circa il 46%.

Volumi di traffico merci totale
Francia

[migliaia di treni]





Focus merci ai valichi: Svizzera

Il confine con la Svizzera ha rappresentato nel 2025 circa il 31% del traffico totale attraverso i valichi, perdendo il primato di confine con il maggior traffico rispetto al 2024.

Da Domodossola e da Chiasso i treni raggiungono anche il Centro Italia, mentre il valico di Luino interessa treni che hanno origine/destino più limitrofe al valico stesso (es. Gallarate). Inoltre, il valico di Luino ha la maggior media di peso lordo a treno tra tutti i valichi alpini (oltre 1.400 ton).

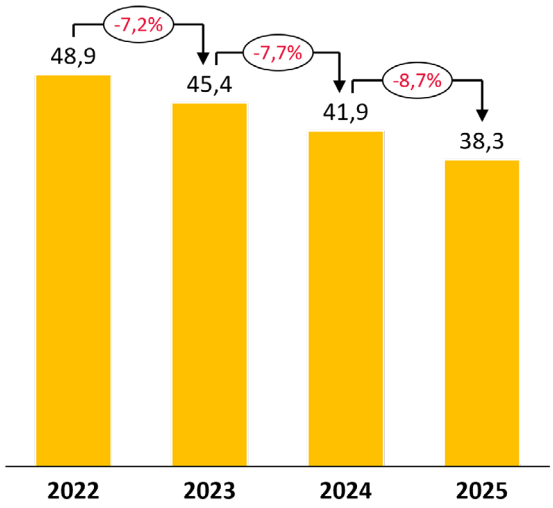
Tutti i valichi confinanti con la svizzera hanno oltre il 50% dei treni circolati nel 2025 appartenenti alla tipologia commerciale del traffico combinato, con una quota quasi totale nel valico Luino.

Negli ultimi anni i valichi svizzeri hanno registrato una progressiva riduzione dei treni totali circolati. Tale riduzione si è concentrata particolarmente nel valico di Domodossola nel 2025, con una quota di traffico recuperata parzialmente dal valico di Luino.

Volumi di traffico merci totale

Svizzera

[migliaia di treni]





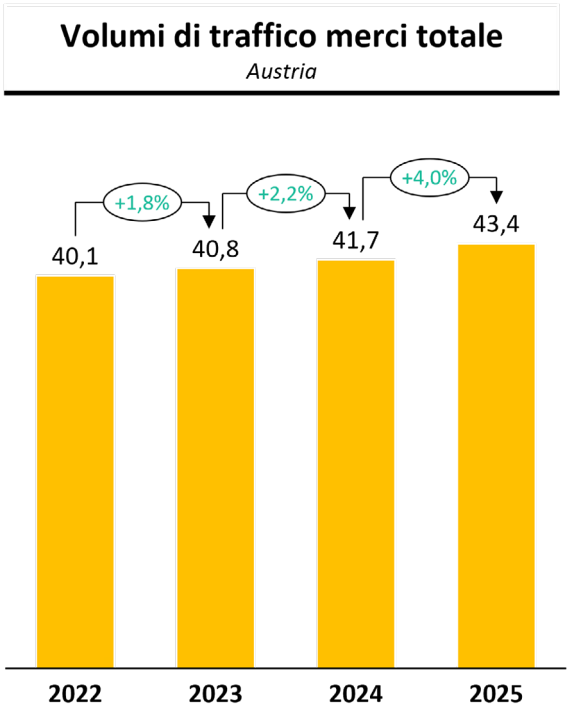
Focus merci ai valichi: Austria

Il confine con l'Austria ha rappresentato nel 2025 circa il 45% del traffico totale attraverso i valichi.

Negli ultimi anni i valichi austriaci hanno registrato una progressiva crescita dei treni totali circolati, in controtendenza al resto dei valichi e al complessivo andamento dei volumi di traffico merci. Tale incremento ha reso il confine austriaco il confine con il maggior traffico del 2025.

Il valico di Tarvisio risulta il più scelto dalle Imprese Ferroviarie, soprattutto per il traffico convenzionale, mentre il valico del Brennero è maggiormente specializzato sul traffico combinato.

La relazione ferroviaria italiana più importante è la relazione Brennero - Verona Quadrante Europa, ma è sull'intero hinterland veronese che il Brennero sviluppa la maggior parte dei suoi traffici.

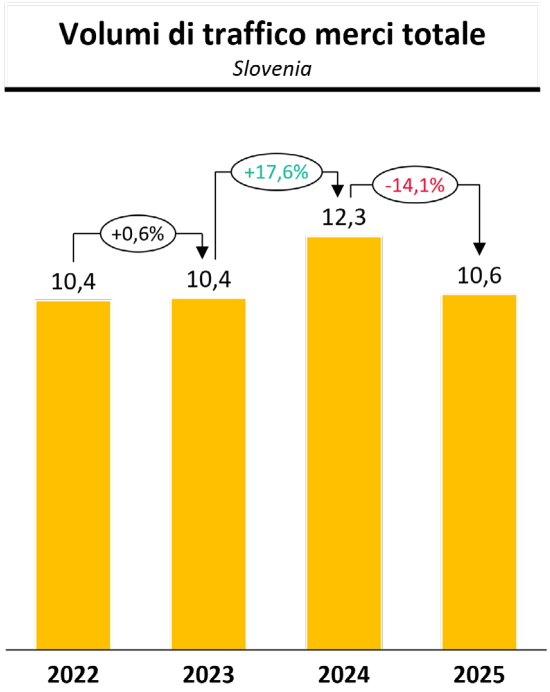




Focus merci ai valichi: Slovenia

Il confine con la Slovenia ha rappresentato nel 2025 circa l'11% del traffico totale attraverso i valichi.

La quasi totalità del traffico si sviluppa lungo i Corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico.
A Villa Opicina il traffico convenzionale rappresenta la categoria principale di trasporto, mentre i treni tecnici superano il 20% del totale. Oltre il 10% dei treni con Origine o Destino con Villa Opicina è collegato direttamente ai principali porti italiani.





9. Gli Accordi Quadro

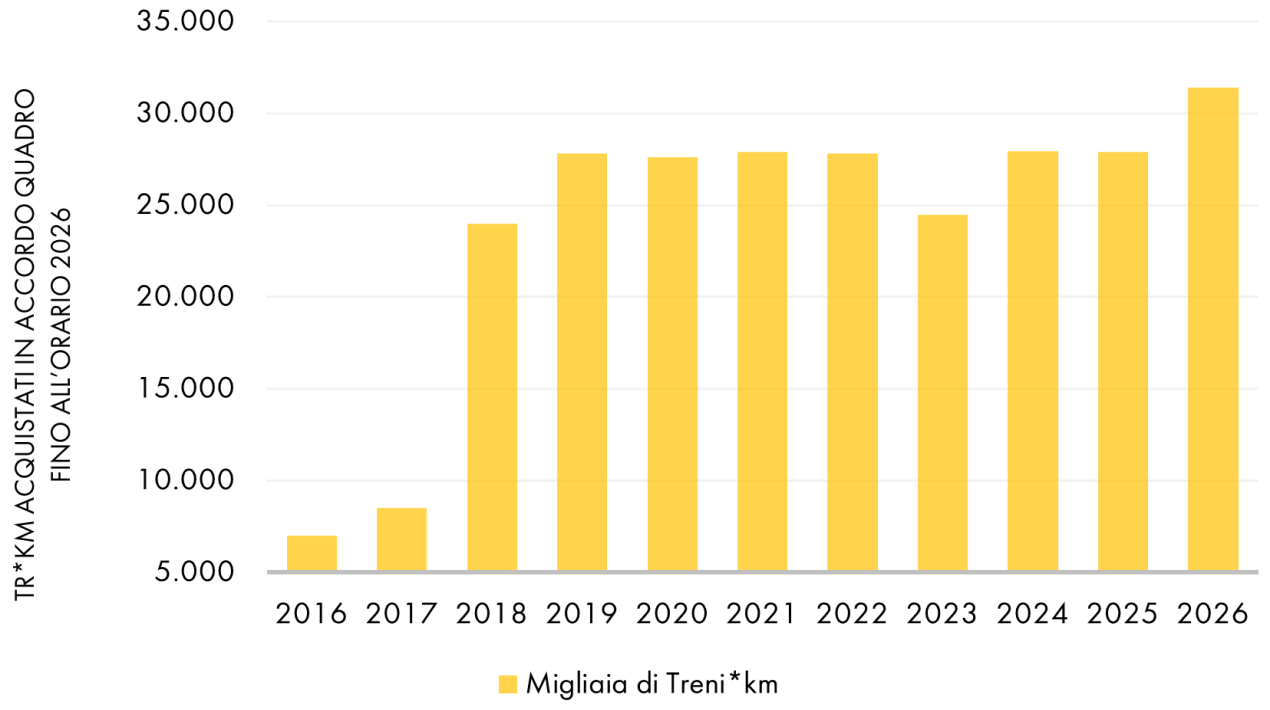
Gli Accordi Quadro rappresentano uno strumento che sta avendo progressivo sviluppo a beneficio di nuove opportunità di traffico.

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.

A seguito del processo di aggiornamento dell'assegnazione di capacità quadro per l'Orario di Servizio 2026, la capacità totale annua riservata complessivamente con gli Accordi Quadro al settore merci ammonta a circa 31 mln di treni/km con un incremento del 12,6% rispetto allo scorso anno.

Capacità stabile e nuove opportunità



Nel portale ePIR di RFI (https://epir.rfi.it/arcgis/apps/sites/#/epir), all'interno della sezione "Informazioni per i richiedenti / Allegati Tecnici / Accordi Quadro sottoscritti" è presente una tabella riepilogativa degli Accordi Quadro stipulati tra RFI e i Richiedenti capacità nei segmenti merci e passeggeri.

10. La Puntualità Dei Treni Merci

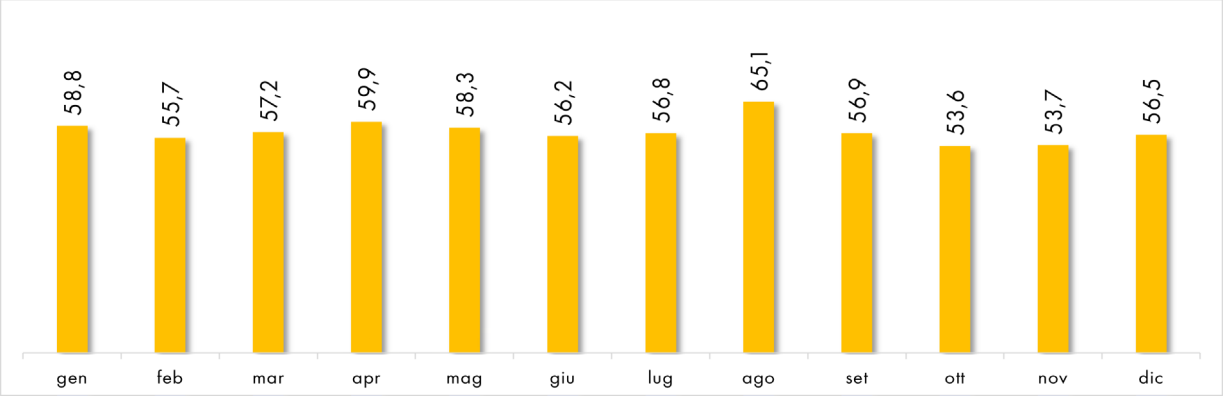
Puntualità Reale: è la puntualità percepita dal cliente e viene calcolata effettuando il rapporto tra i treni arrivati a destinazione entro 30 minuti e il totale dei treni circolati.

Puntualità Standard B1: misura lo standard prestaziona- le cumulato del Gestore Infrastruttura e delle Imprese Ferrovia- rie 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 2025: per l'anno 2025, 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.

PUNTUALITA' REALE (%) 2025



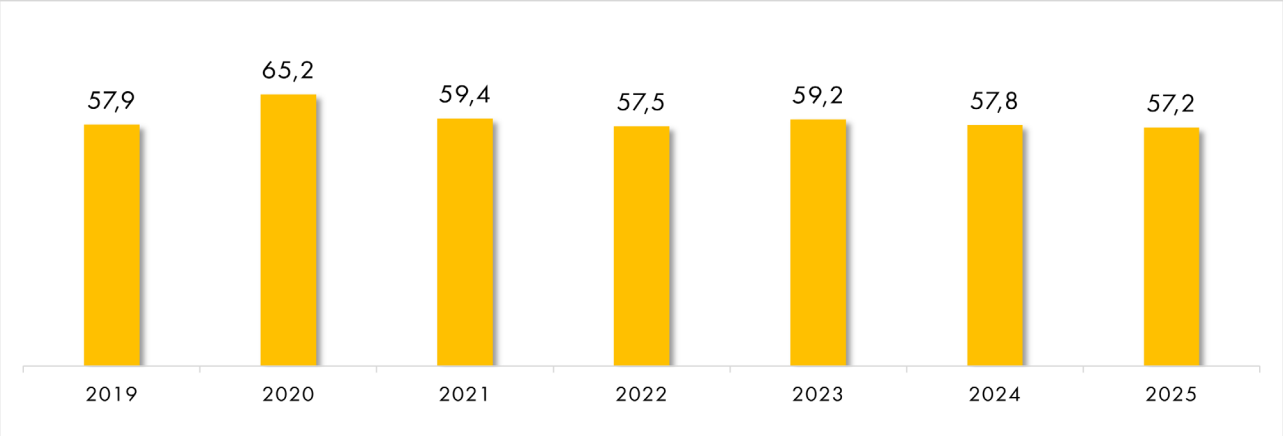
Andamento Puntualità 2025 vs 2024: la puntualità reale del traffico merci nel 2025 si è attestata al 57,2%, con un decremento del -0,6% rispetto a quanto registrato nell'anno 2024 (57,8%). Tale decremento è ascrivibile ad un aumento dei treni giunti a destino oltre soglia per eventi di natura esogena (+10%).

Per quanto riguarda i volumi di traffico ordinario, nel 2025 si è registrato una media di treni ordinari circolati pari a circa 341 treni/giorno, con un decremento medio dei volumi di traffico pari a circa 18 treni/giorno rispetto al 2024 (-5%).

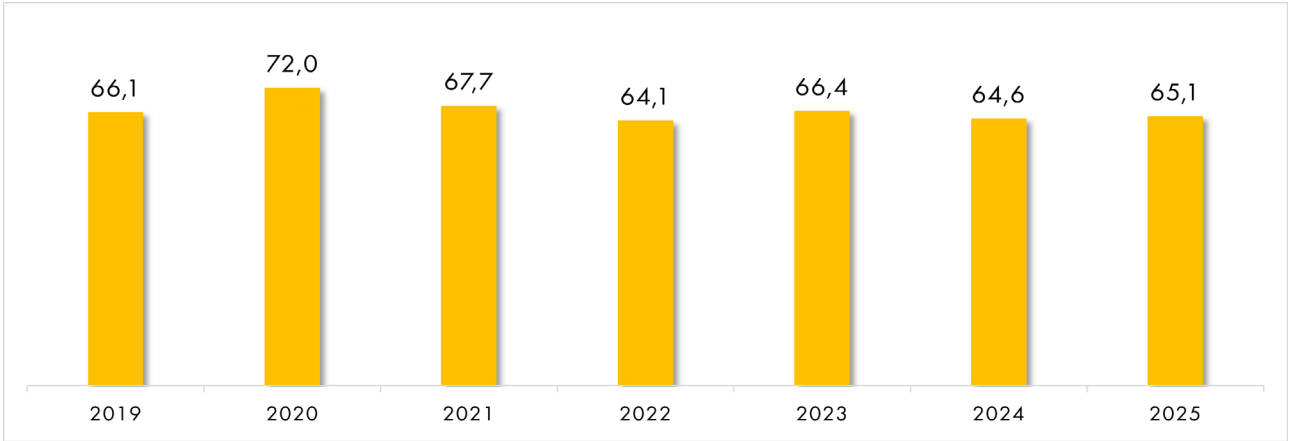
Ai volumi di traffico ordinario vanno aggiunti ulteriori 157 treni/giorno di traffico straordinario, valore in linea con l'anno precedente.

Puntualità merci anno 2025 vs anni precedenti entro 30 minuti a destinazione

PUNTUALITÀ REALE (%)



PUNTUALITÀ STANDARD B1 (%)



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

I valori target della puntualità RFI sono pubblicati nel Prospetto Informativo della Rete (portale ePIR), in ottemperanza a quanto previsto dalla Delibera ART n.151/2019, e sono conseguentemente aggiornati annualmente nell'ambito del Contratto di Programma – parte Servizi.

Puntualità RFI entro 30 minuti
Obj 2025 : 86,40
Consuntivo 2025 87,79

Puntualità reale entro 30 minuti
Obj 2025: 55,0
Consuntivo 2025: 57,2

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 tra-sporto, 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/easyrailfreight

Questi nuovi canali digitali costituiscono per gli Stakeholder e gli operatori del settore un punto di riferimento privilegiato 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).

In 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

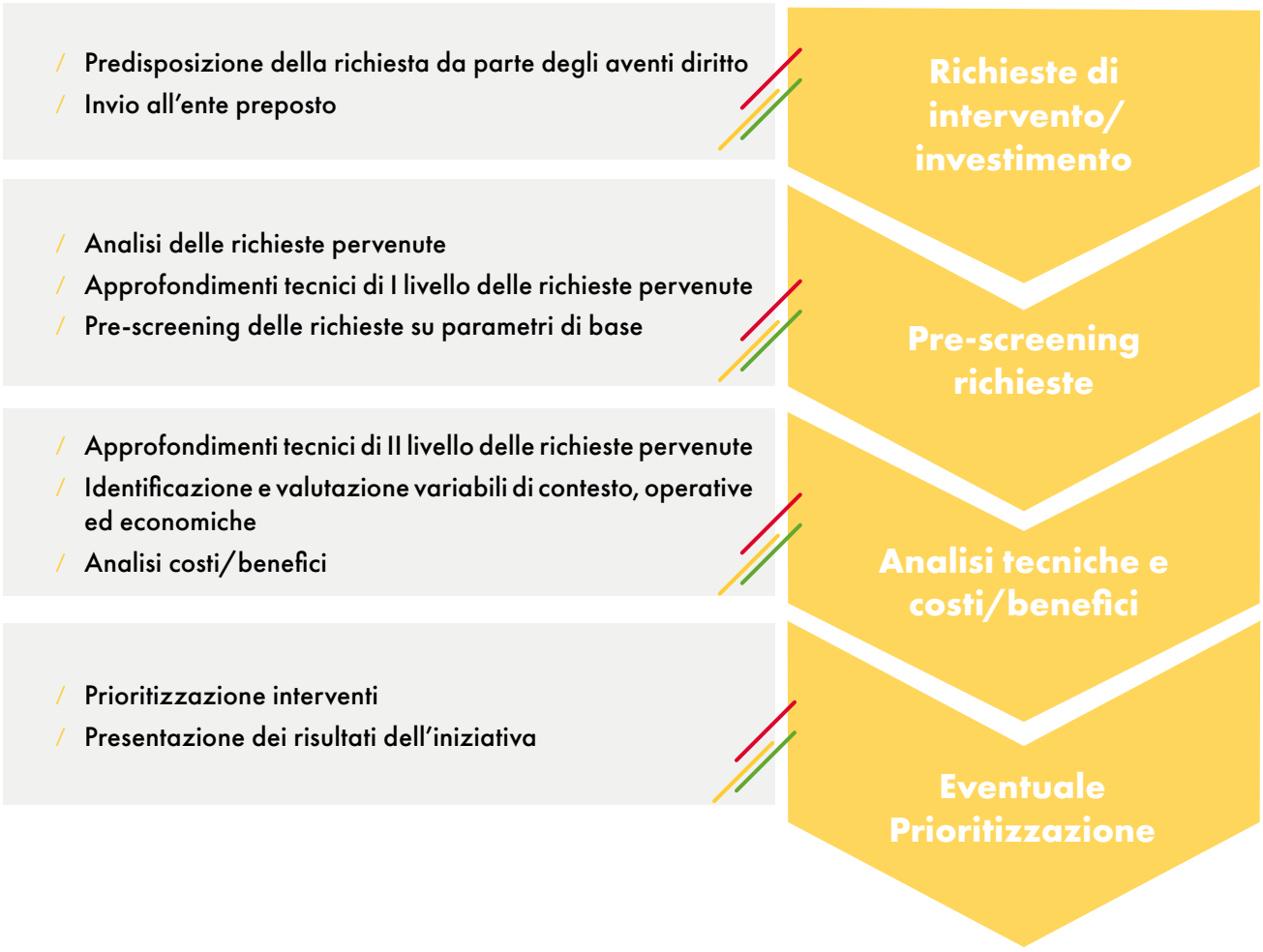


REGOLARITÀ

Il potenziamento 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 2026 - 2030

Mediterraneo

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Porto di Trieste		2027 fase1 oltre 2030 co
PRG di Brescia Scalo		2028.
PRG Villa Opicina e Upgrading Bivio Aurisina-V. Opicina		2028
PRG e ACC di Verona Quadrante Europa		2027 ACC oltre 2030 PRG
ACC e PRG di Torino Orbassano Fascio Sud		2027

Baltico - Adriatico

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria al Porto di Ravenna		2030
Lunetta di Gorizia		2029
Potenziamento del nodo ferroviario a servizio del Porto di Ravenna		2029 fase 1 oltre 2030 co.

Scandinavo-Mediterraneo

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
PRG di Rosarno e San Ferdinando		2026
Potenziamento scalo retroportuale di Taranto		2027
Scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone		2028
Potenziamento collegamenti bacino di Augusta		2027
Ripristino bretella merci di Santa Maria Capua Vetere		2029
Nodo intermodale di Brindisi		2028
Nuovo collegamento con il porto di Vasto		2027 fase oltre 2030 co.

Reno - Alpi

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Genova Marittima Fuori Muro		2028
Potenziamento terminal merci di Voltri		2028 fase oltre 2030 co.
Nuovo terminal merci di Genova Campasso		2027
Nuovo terminal merci di Milano Smistamento		2026 fase 1 oltre 2030 co.
Scalo di Vado Ligure: potenziamento tecnologico e infrastrutturale		2026 fase 1 2028 co.
Nodo di Novara fase 1		2028 fase oltre 2030 co.
Hub di Alessandria		2029
Potenziamento scalo di La Spezia Migliarina		2027

15. Overview delle azioni oltre il 2030

Scandinavo-Mediterraneo

PRINCIPALI INTERVENTI OLTRE IL 2030	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
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 ottobre 2026

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE