

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La fotografia del traffico ferroviario nei porti italiani

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 17th, 2026

*Contributo a cura di Luca Antonellini **

** independent consultant*

Questo articolo necessita di una doverosa premessa riguardo la difficoltà nel reperimento dei dati, sia da parte di Rfi, che delle diverse Autorità di sistema portuale. Non è questa la sede per esaminare le motivazioni che soggiacciono a tale difficoltà ma, visto il carattere pubblico che sostanzia tutti i soggetti summenzionati, stupisce la reticenza mostrata dalla maggior parte di essi.

Ciò premesso, i porti connessi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale (Ifn), così come riportato nella autorizzazione della Commissione Europea agli Aiuti di Stato per il servizio di manovra nei porti, notificata con [lettera del 6 gennaio 2026](#), sono attualmente 20. Nel dettaglio: Savona-Vado, Genova Pra, Genova Sampierdarena, La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Piombino, Civitavecchia, Golfo Aranci, Gioia Tauro, Villa San Giovanni, Messina, Taranto, Brindisi, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro. Sono inoltre in corso i collegamenti con i porti di Augusta e Ortona. Da una elaborazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del [16 dicembre 2025](#), emerge che 7 Adsp abbiano una percentuale di accosti collegati uguale a zero o comunque inferiore al 15%.

L'Associazione Fermerci, a partire dal 2023, pubblica un [rapporto annuale](#) in cui presenta l'andamento del traffico ferroviario nei porti raccordati a IFN. Nella Tabella viene mostrato l'andamento di tale traffico per il periodo 2021-2025. La fonte è Fermerci su dati RFI. Si segnala che tali dati a volte differiscono da quelli diffusi dalle AdSP.

Come si evince, l'anno migliore tra quelli esaminati è stato il 2022 (che tra l'altro è anche quello in cui si è registrata la prestazione più elevata riguardo al [traffico gateway](#) di contenitori marittimi). A ciò ha fatto seguito un calo progressivo per ogni annualità, con il 2025 che si presenta come il peggiore del periodo esaminato (-8.5% rispetto al 2022). La graduatoria dei singoli porti assegna le prime tre posizioni a Trieste, La Spezia e Ravenna. Tuttavia il podio viene conquistato da Genova, con il primo posto per il 2023 ed il 2024, qualora si sommino (correttamente n.d.r.) i traffici di Voltri e di Marittima.

Il traffico ferroviario è caratterizzato da un'alta concentrazione in pochi porti. Nel 2025, infatti, i primi 8 porti hanno movimentato quasi il 93% dei treni complessivi. Attraverso un focus relativo al 2025, si è tentato di approfondire le caratteristiche del traffico ferroviario dei principali porti. Le risposte fornite dalle Adsp hanno consentito di costruire un quadro, seppur parziale e non esaustivo, ma comunque utile per trarre alcuni spunti di riflessione.

In termini di quantitativi trasportati complessivamente, nel 2025 guida la graduatoria Ravenna con 3.69 milioni di tonnellate via treno, seguita da Trieste con 3.63 milioni, La Spezia con 3.11 milioni e Venezia con 2.17 milioni. Non è noto il dato di Genova. Nel segmento dei container, i Ports of Genoa (quindi Genova + Savona-Vado) hanno movimentato 322 mila Teu (rail ratio di 13.2%), la Spezia 311 mila Teu (rail ratio di 27.8%), Trieste 274 mila Teu (segna la miglior performance italiana per rail ratio con un rilevante 51.0%). Da segnalare anche le ratio di Livorno (relativa al 2024) pari a 19.0% e quella di Gioia Tauro di 18.6%.

L'analisi del traffico container per il 2025, limitata ai due principali scali gateway e cioè Ports of Genova (considerati un unicum dalla locale Adsp) e La Spezia, mostra una leggera prevalenza di vuoti in uscita via treno dal porto (se misurata in termini assoluti, molto alta invece in termini percentuali) ed una pressoché totalità di pieni in entrata via treno nel porto. Considerando lo squilibrio esistente nei traffici portuali tra sbarchi e imbarchi, nonché tra pieni e vuoti, ciò può indurre un operatore che dispone di un pieno allo sbarco, a valutare come prima opzione l'inoltro a destino via camion, poiché fiducioso di poter facilmente acquisire un carico di ritorno, con una significativa riduzione dei costi di A/R ed una maggiore flessibilità operativa. Si registra inoltre una leggera differenza tra container in entrata nel porto (54%) e in uscita.

Le informazioni reperite consentono anche di disporre di elementi sui traffici non containerizzati. Rimanendo sul segmento unitizzato, Trieste nel 2025 ha movimentato via treno circa 59 mila semirimorchi, il 19% del totale portuale. Ravenna, invece, ha avuto un traffico di 2.3 milioni di tonnellate di metallurgici, di 409 mila tonnellate di chimici liquidi, di 344 mila tonnellate di inerti e di 322 mila tonnellate di cereali e sfarinati. Venezia di 1.3 milioni di tonnellate di siderurgici, di 465 mila tonnellate di agroalimentare e di 365 mila tonnellate di prodotti energetici.

Per quanto riguarda l'origine e la destinazione dei treni, i porti che hanno fornito dettagli mostrano quasi sempre un quadro a prevalente dimensione nazionale, concentrato soprattutto nelle regioni limitrofe al porto considerato. Ciò ha una spiegazione: eventuali rilanci dei carichi — anche esteri — effettuati in piattaforme di consolidamento come interporti o terminal merci, non rientrano nella conoscenza diretta delle Adsp. Dipendono invece dalle scelte operative e dall'offerta di servizi dei diversi operatori ferroviari e della loro clientela. Al contesto nazionale fanno eccezione Trieste e Venezia. Trieste ha indicato per il 2025 i seguenti Paesi UE per traffico di treni: Germania (32%), Austria (19%), Ungheria (13%). Venezia, rispetto ad una quota internazionale del 32%, ha evidenziato che la maggior parte dei treni transiti per i valichi di Tarvisio (20%) e di Villa Opicina (11%).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

“Porti e ferrovie: un binario tronco o un viaggio intermodale?": convegno il 18

Marzo a Genova

This entry was posted on Tuesday, March 17th, 2026 at 9:45 am and is filed under [Economia](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.