



Mercitalia Intermodal

Incontro con le OO.SS Nazionali del 18/12/2025

Indice



01	La Società	Pag. 03
02	Assumptions e Obiettivi	Pag. 05
03	Modello Commerciale	Pag. 08
04	Indicatori	Pag. 15
05	Asset Carri	Pag. 21



La Società



La Società

OBIETTIVO: Promuove, organizza e commercializza servizi di **Trasporto Combinato Strada-Rotaia e Door to Door.**

Dipendenti

74

(Agg. Novembre 2025)

Fatturato

€ 199 Milioni
(2024)

Sedi

Sede Legale:

Milano

Sedi Secondarie:

Bari

Bologna

Catania

Genova

La Spezia

Maddaloni

Novara

Padova

Pomezia

Anversa (BE)

**Mercitalia
Intermodal**

Trasporti Effettuati

Nazionali: 90.864

Internazionali: 283.321

Treni

Nazionali: 3.942

Internazionali: 8.513

Carri:

1.786

(1.704 di proprietà)

(Dati 11/2025)

(Dati Relazione Finanziaria Annuale 2024)

È Specializzata nel trasporto combinato non accompagnato terrestre e marittimo sia in Italia che in tutta Europa.



Assumptions e Obiettivi



Assumptions e Obiettivi

- **Domanda:** Lo scenario macro economico attuale impatterà sui volumi previsti per il 2026
- **Infrastruttura:** Prevista diminuzione della capacità della rete nazionale



Risultati Netti: Previsto raggiungimento del break-even point a livello di EBIT dal 2028

Qualità del Servizio

Soppressioni

Dal 17% sul programmato 2026 → Obiettivo 10% fine piano

Puntualità

Dal 50% (2026) al 70% 2030

Riduzione grandi ritardi (>240 min) dal 30% (2026) al 10% (2030)

- **Nuovo Terminal di Milano Smistamento:** ipotizzata apertura nel **II trimestre dell'anno 2027.**

Assumptions e Obiettivi

1

Lavorare su portafoglio clienti e capillarità del network

Cogliere tutte le opportunità di sviluppo presenti sul mercato lungo i corridoi TEN-T (corridoio Mediterraneo, nord-sud transalpini, corridoi che sfruttano il sistema portuale italiano).

2

Politica dei prezzi

Instaurare un meccanismo adeguamenti percentuali fissi e componenti variabili nel corso dell'anno (adeguamenti periodici sulle componenti influenzate dall'andamento del costo dell'energia - energy surcharge - e delle tracce - track access charge).

3

Collaborazione con i diversi operatori in ambito intermodale e miglioramento della qualità servizio offerto

Azioni di coordinamento con gli altri operatori ferroviari e terminalistici.

4

Sostenibilità

Declinare gli obiettivi strategici di sostenibilità di lungo periodo di Gruppo in obiettivi e target intermedi.

Sviluppare, rinnovare e specializzare le risorse umane al fine di costituire una struttura altamente specializzata nella gestione del trasporto combinato.



Modello Commerciale



Modello Commerciale

BU GERMANIA SCANDINAVIA ED EST EUROPA

BU BENELUX FRANCIA SPAGNA E UNITED KINGDOM

BU NAZIONALE TERRESTRE E EURIT

BU DOOR TO DOOR

BU NAZIONALE MARITTIMO E TRAGHETTAMENTO



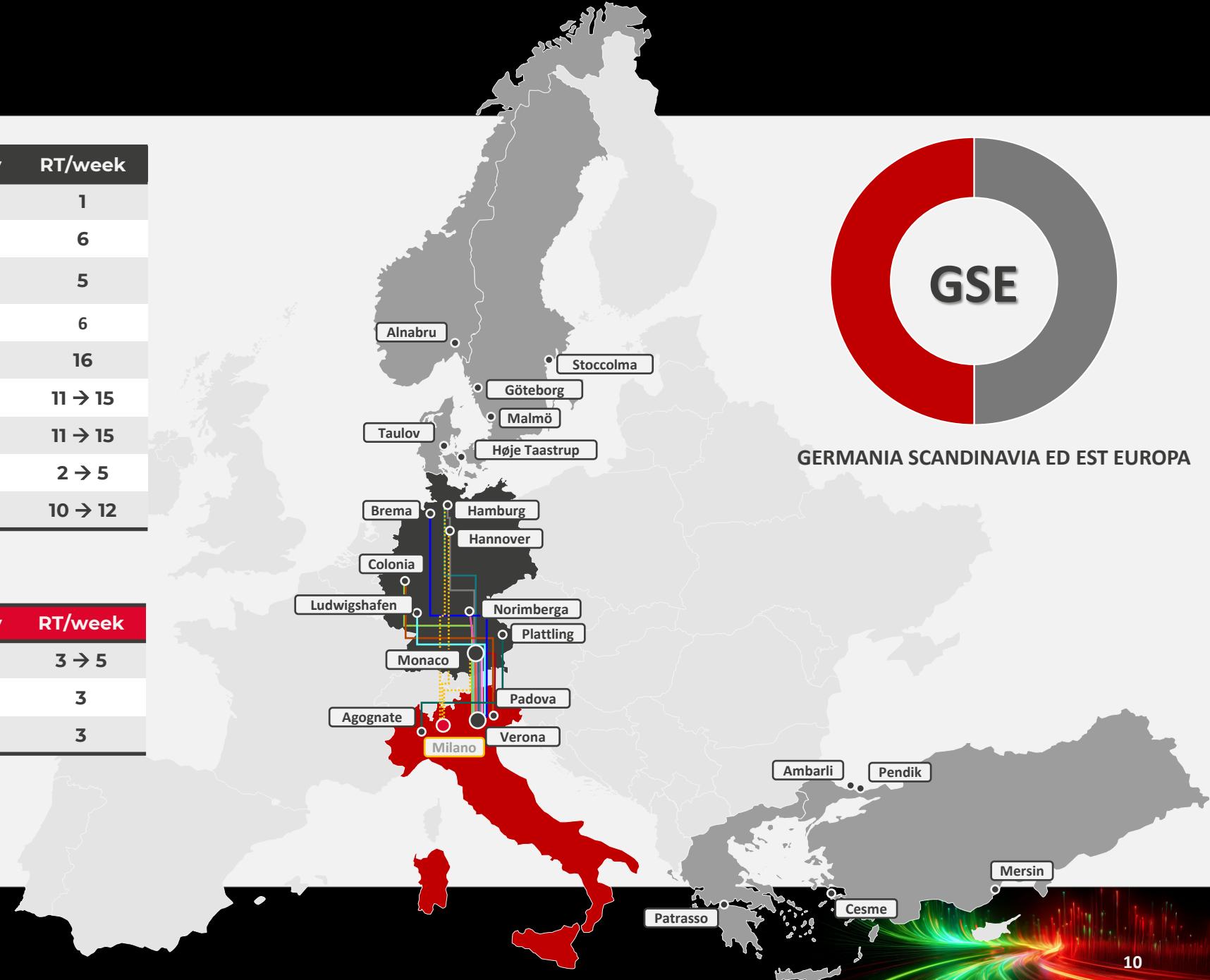
Modello Commerciale

Servizi BU GSE

Servizio	N	Partner	Company	RT/week
Agognate ↔ Plattling	---	-	C	1
Padova ↔ Colonia	---	Kombiverkehr	C	6
Verona ↔ Hannover / Hamburg	---	Kombiverkehr	O	5
Verona ↔ Colonia	---	Kombiverkehr	C	6
Verona ↔ Colonia	---	Kombiverkehr	O	16
Verona ↔ Ludwigshafen	---	Kombiverkehr	O	11 → 15
Verona ↔ Monaco	---	Kombiverkehr	O	11 → 15
Verona ↔ Norimberga	---	Kombiverkehr	O	2 → 5
Verona ↔ Brema	---	Kombiverkehr	C	10 → 12

NEW

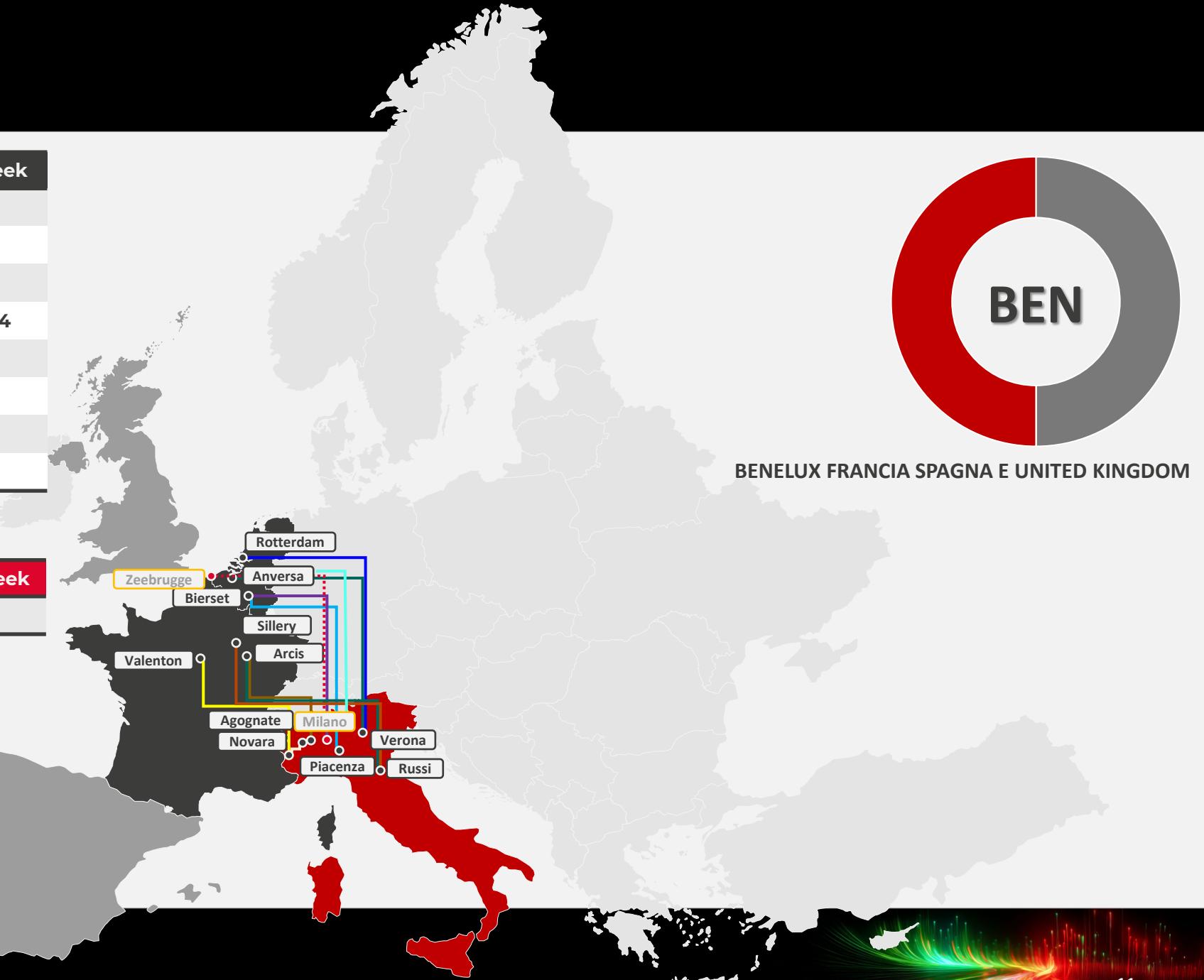
Servizio (dal 2027)	N	Partner	Company	RT/week
Milano ↔ Monaco	---	Kombiverkehr	O	3 → 5
Milano ↔ Norimberga	---	Kombiverkehr	O	3
Milano ↔ Hannover	---	Kombiverkehr	O	3



Modello Commerciale

Servizi BU BEN

Servizio	N	Partner	Company	RT/week
Verona ↔ Rotterdam	1	Hupac	O	5
Verona ↔ Anversa	1	Hupac	O	3
Segrate ↔ Anversa	1	-	O	5
Milano ↔ Bierset	1	-	C	3 → 4
Segrate ↔ Valenton	1	-	O	3
Russi ↔ Arcis	1	-	C	1
Russi ↔ Sillery	1	-	C	1
Agognate ↔ Arcis	1	-	C	1



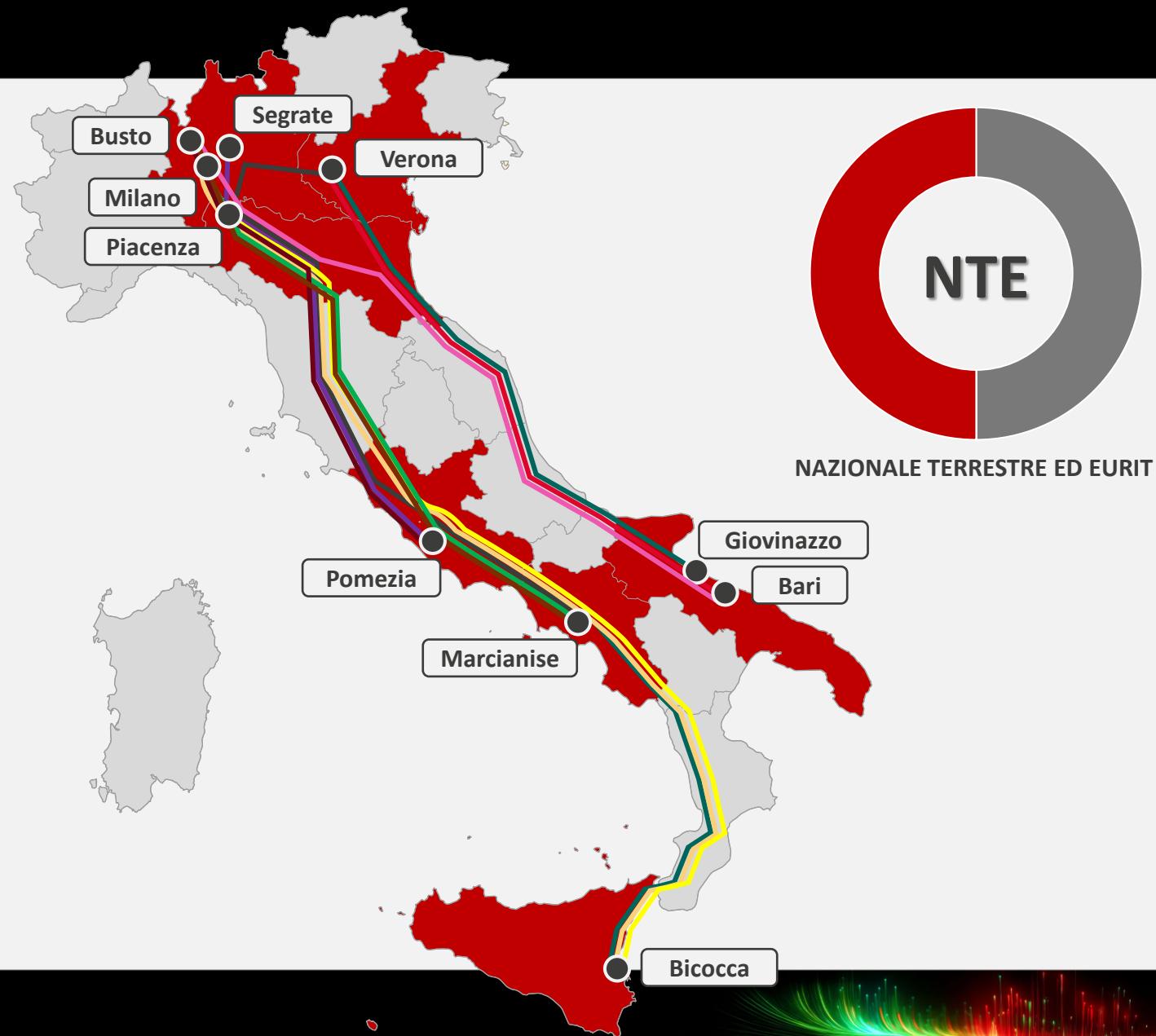
NEW

Servizio dal 2027	N	Partner	Company	RT/week
Milano ↔ Zeebrugge	1	-	O	3

Modello Commerciale

Servizi BU NTE

Servizio	N	Company	RT/week
Verona ↔ Marcianise	●	O	5
Verona ↔ Bari	●	O	3 → 6
Segrate ↔ Pomezia	●	O	3
Verona ↔ Giovinazzo	●	O	6
Marcianise ↔ Bicocca	●	O	6
Busto ↔ Bari	●	O	6
Milano ↔ Bicocca	●	O	6
Piacenza ↔ Bicocca	●	C	3 → 5
Milano ↔ Marcianise	●	O	6
Pomezia ↔ Busto	●	O	6
Busto ↔ Marcianise	●	C	5 → 6



Modello Commerciale

Servizi BU D2D

Il mercato Door to Door è estremamente vasto e vi competono diverse tipologie di attori, dai grandi players industriali, alle grandi case di spedizione e ai principali trasportatori FTL internazionali.

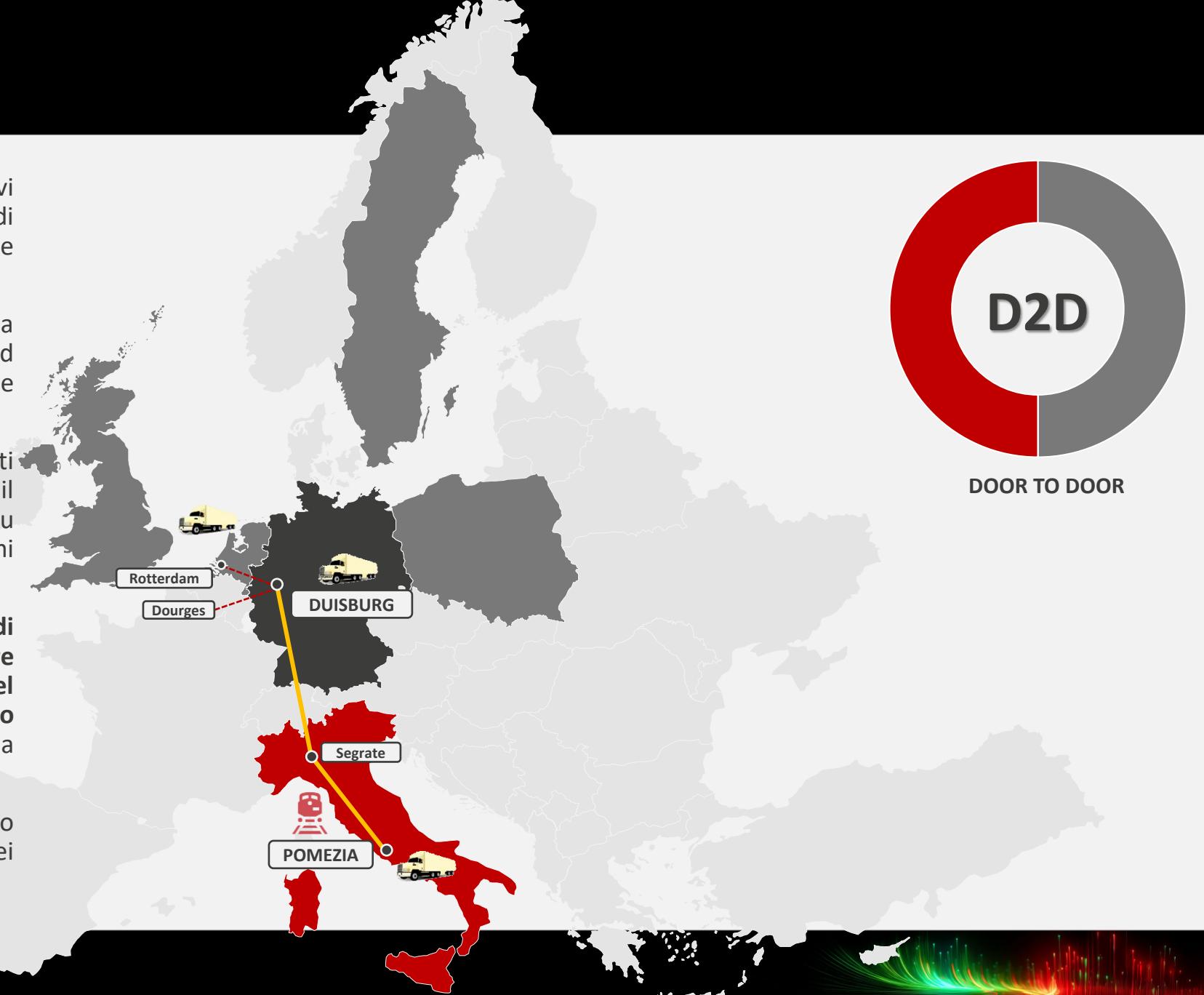
L'asse geografico su cui ha operato storicamente la BU D2D è quello tra il Nord Europa e il Centro Sud Italia, in un contesto estremamente competitivo e con elevato turnover di portafoglio.

L'export north-bound è concentrato su pochi clienti industriali con accordi di medio termine, mentre il portafoglio south-bound è orientato su merceologie ad alta stagionalità quindi con volumi e prezzi soggetti ad elevate fluttuazioni.

NEW

Lo sviluppo previsto dal 2026, con l'attivazione di una partnership strategica con un altro operatore europeo, prevede l'affidamento del 100% del traffico northbound e del 40% del traffico southbound, inclusa gestione flotta casse mobili a noleggio.

Il tutto con l'obiettivo di semplificare il modello commerciale, massimizzare la remuneratività dei trasporti realizzati e minimizzare i rischi per MII.



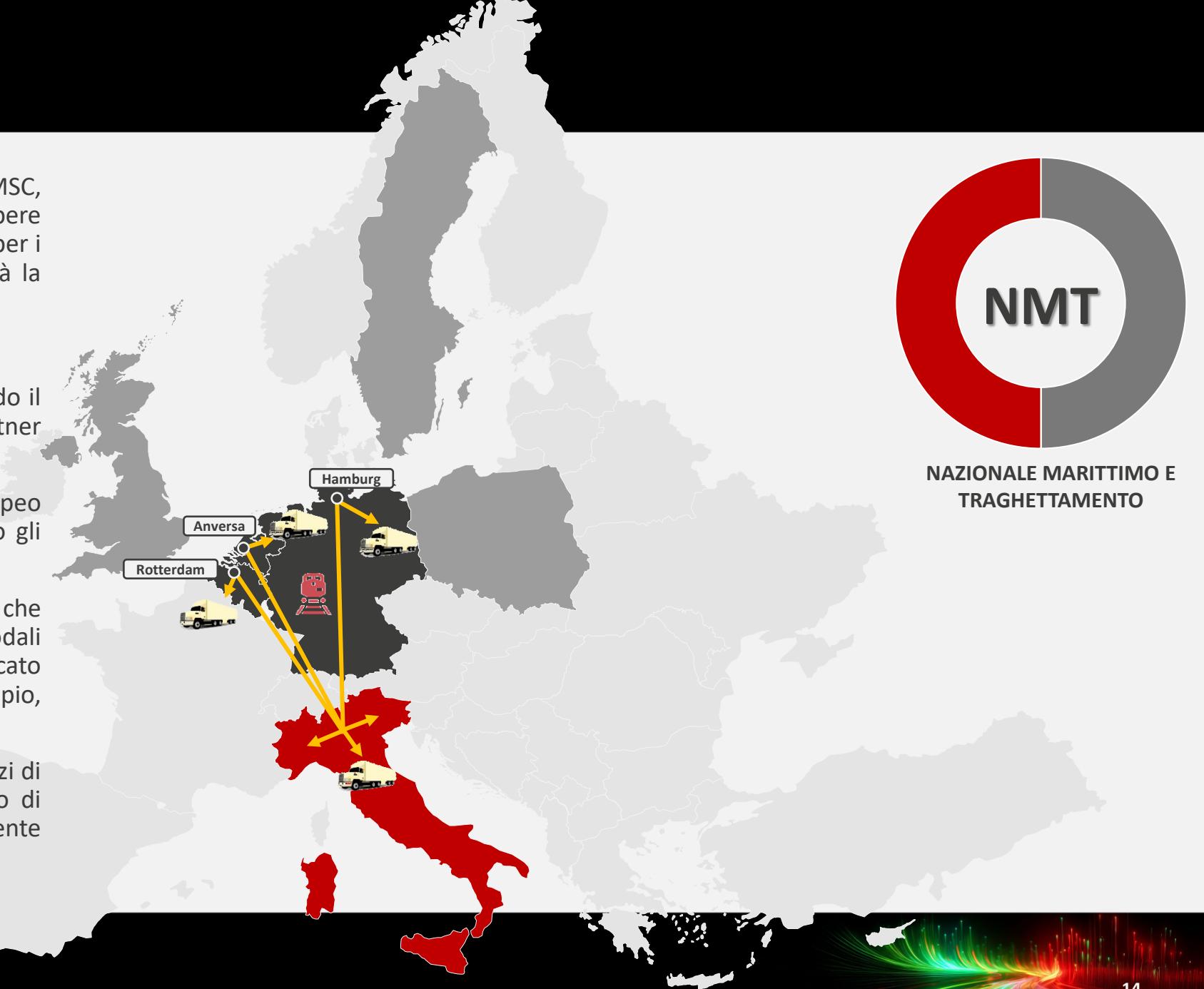
Modello Commerciale

Servizi BU MNT

La BU NMT, dopo la decisione del Gruppo MSC, attraverso l'MTO MedLog, di interrompere l'affidamento a MII di servizi a treno completo da/per i porti del Nord Italia e di Gioia Tauro, concentrerà la sua attività commerciale su altre direttive quali:

- servizi multicliente da/per i porti del nord Italia;
- servizi lungo tutti i corridoi transalpini, sfruttando il network di MII, della BU TM e di eventuali Partner (Hupac, Kombiverkehr, Novatrans, etc.);
- servizi da/per la Cina, sfruttando il network europeo di MII o di eventuali partner (ad es. sfruttando gli Hub presenti in Polonia);
- collaborazione con partner italiani o esteri che consentano di accedere ai network intermodali marittimi, limitando i rischi conseguenti al mancato utilizzo della capacità acquistata (ad esempio, modello BoxXpress).

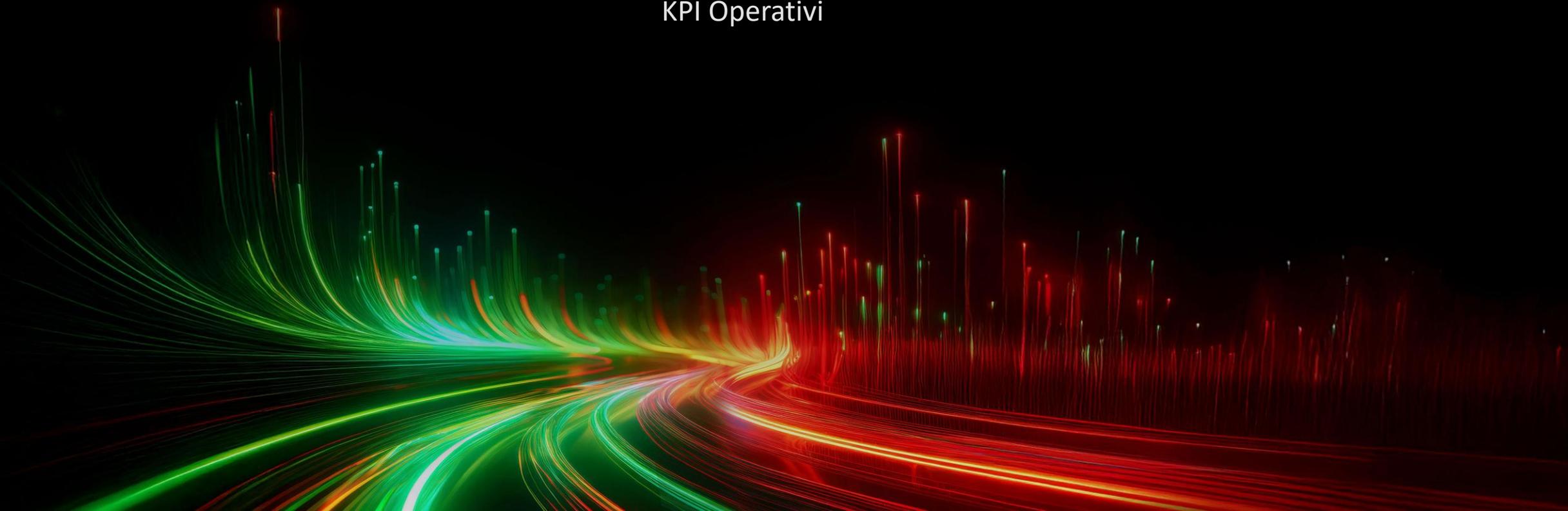
La BU NMT proseguirà l'attività di vendita dei servizi di traghettamento sullo stretto di Messina cercando di ampliare il parco clienti coinvolgendo principalmente anche i clienti esteri.





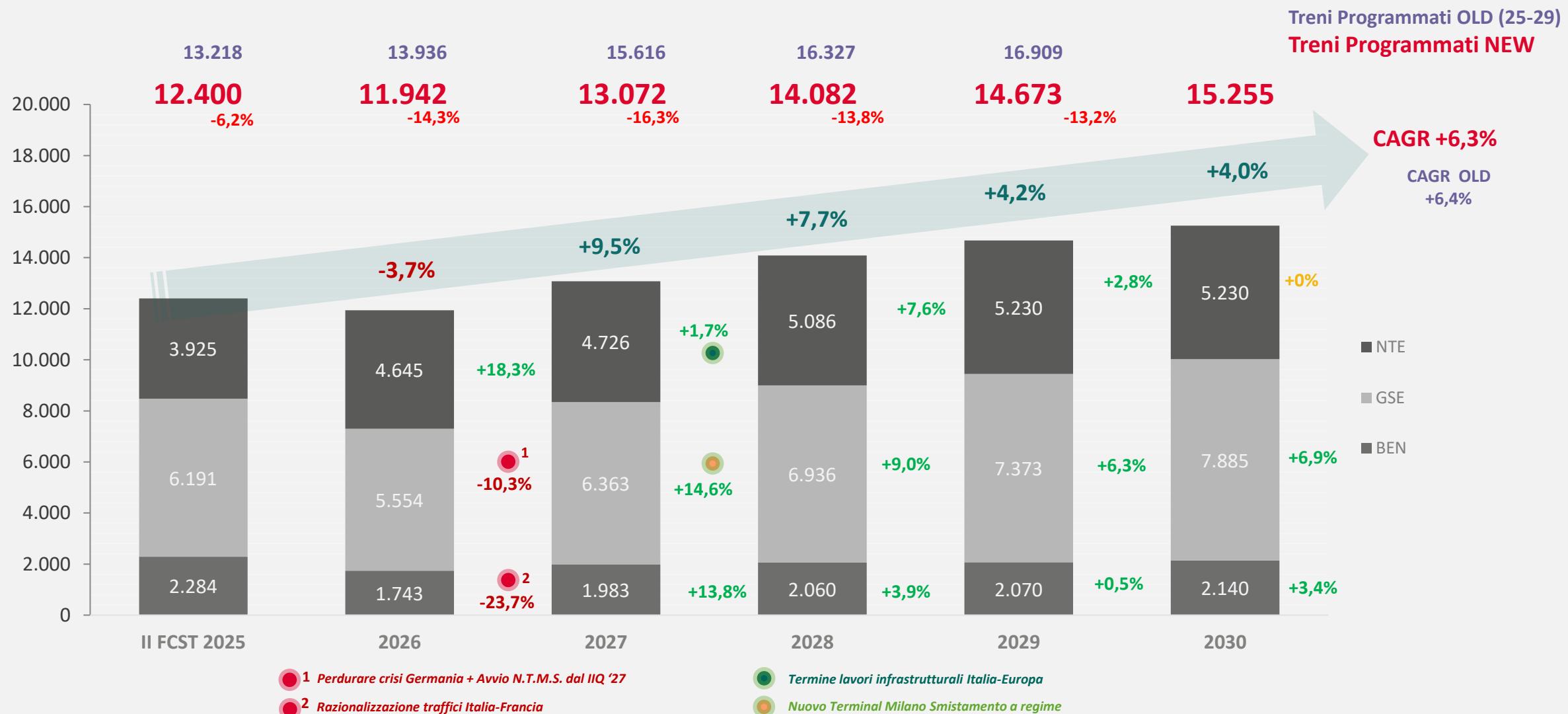
Indicatori

KPI Operativi



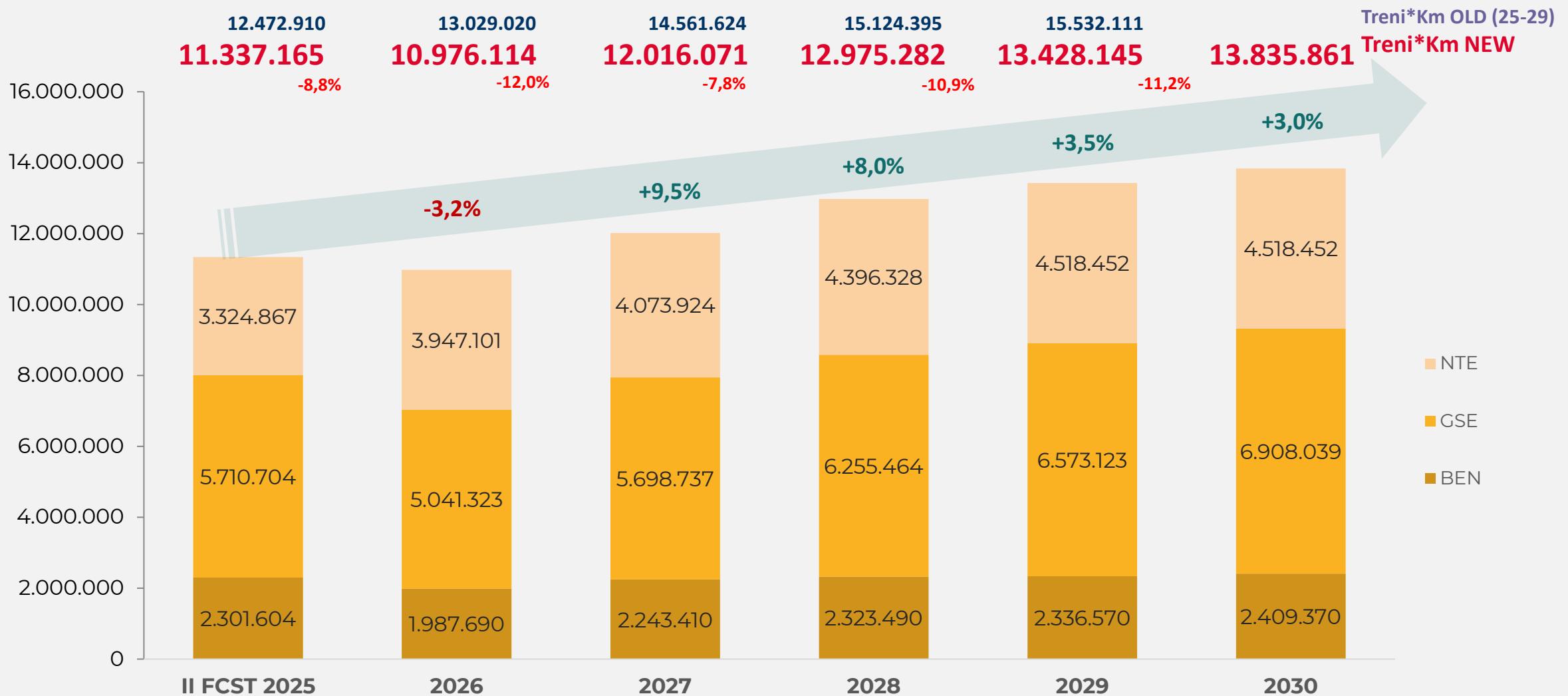
Indicatori

KPI Operativi → Treni Programmati



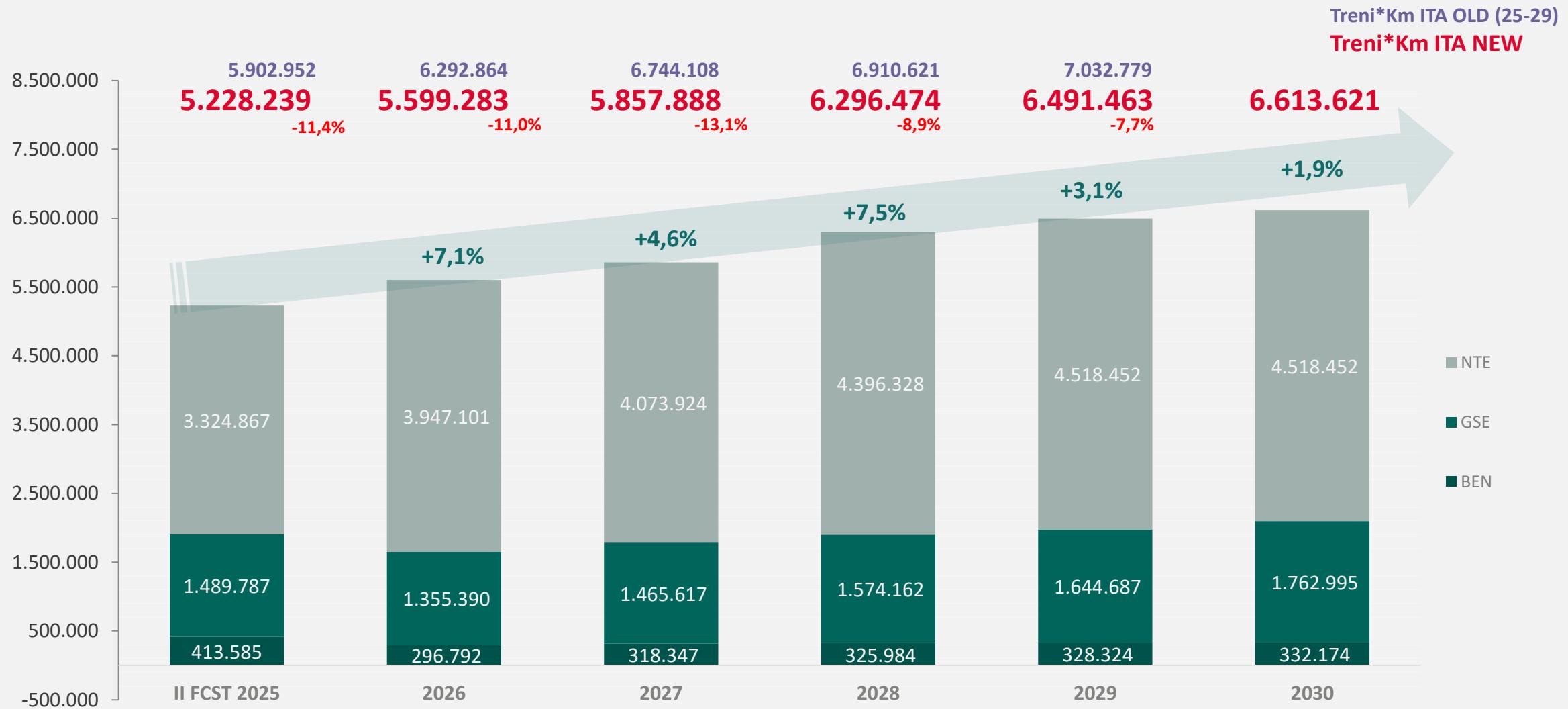
Indicatori

KPI Operativi → Treni Km



Indicatori

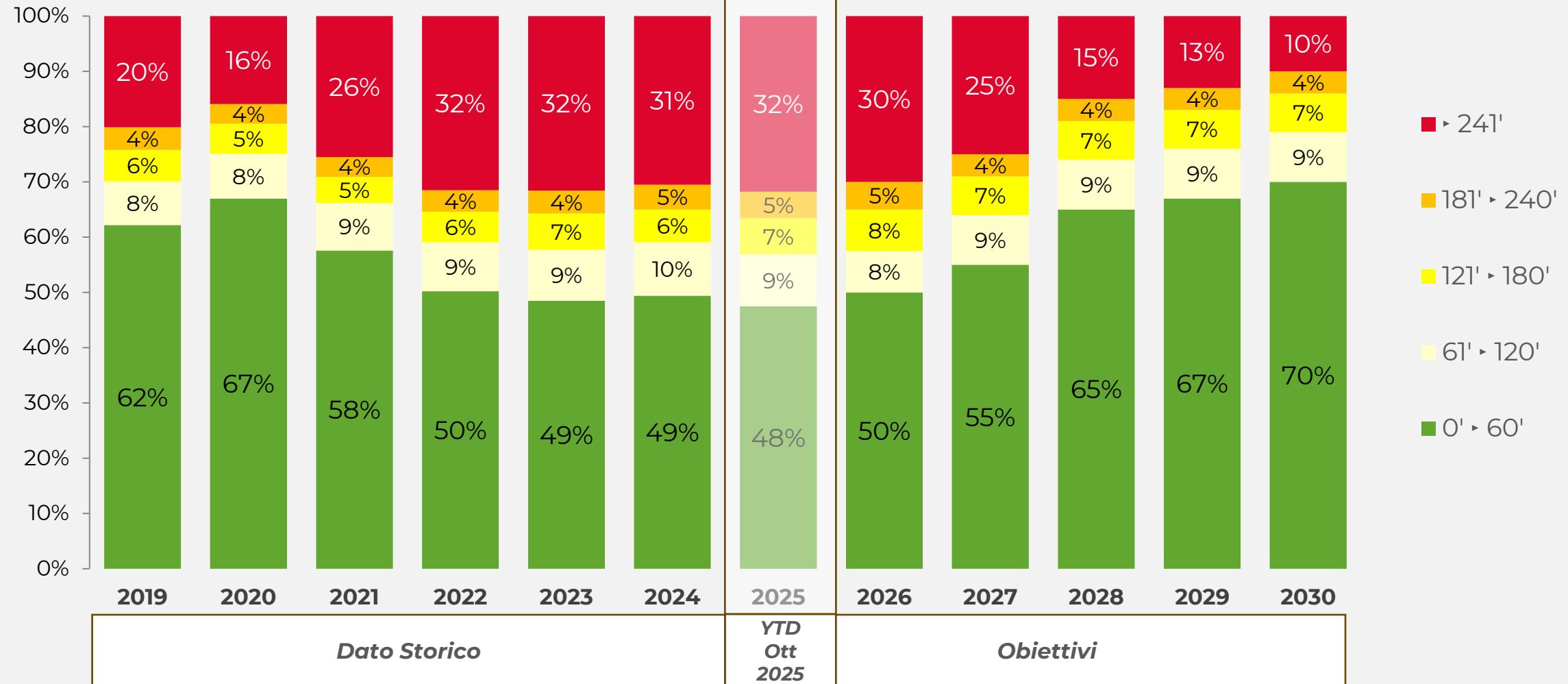
KPI Operativi → Treni Km Italia



Indicatori

KPI Operativi → Puntualità

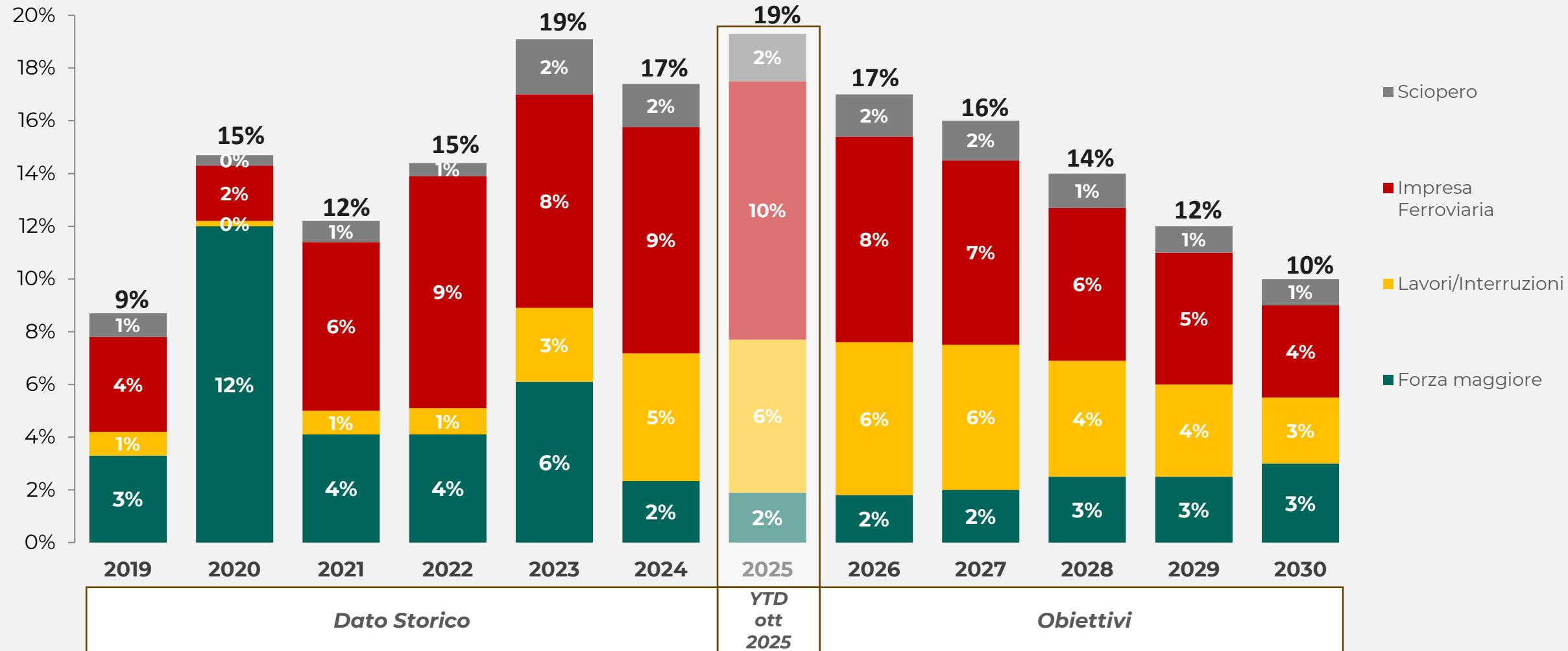
Fasce di ritardo sulla Messa A Disposizione (MAD)



Indicatori

KPI Operativi → Soppressi Vs Programmato

Fasce di ritardo sulla Messa A Disposizione (MAD)





Asset Carri



Asset Carri

Evoluzione Flotta Carri

Carri	2026			2027			2028			2029			2030		
	Propr.	Nolo	Tot.												
104'	18	0	18	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90'	0	97	97	0	117	117	0	120	120	0	125	125	0	135	135
80'	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ribassati	240	21	261	240	21	261	240	41	281	240	41	281	240	21	261
Ultra-ribassati	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
60'	294	356	650	294	356	650	294	356	650	294	356	650	294	356	650
Twin/T3000e	452	0	452	452	0	452	452	0	452	452	0	452	452	0	452
MegaPack	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot	1.004	474	1.478	989	494	1.483	986	517	1.503	986	522	1.508	986	512	1.498

Carri	2026			2027			2028			2029			2030		
	Propr.	Nolo	Tot.												
104'	100%	0%		100%	0%		0%	0%		0%	0%		0%	0%	
90'	0%	100%		0%	100%		0%	100%		0%	100%		0%	100%	
80'	0%	0%		0%	0%		0%	0%		0%	0%		0%	0%	
Ribassati	92%	8%		92%	8%		85%	15%		85%	15%		92%	8%	
Ultra-ribassati	0%	0%		0%	0%		0%	0%		0%	0%		0%	0%	
60'	45%	55%		45%	55%		45%	55%		45%	55%		45%	55%	
Twin/T3000e	100%	0%		100%	0%		100%	0%		100%	0%		100%	0%	
MegaPack	0%	0%		0%	0%		0%	0%		0%	0%		0%	0%	
Tot	68%	32%		67%	33%		66%	34%		65%	35%		66%	34%	



Grazie