



IL PIANO COMMERCIALE

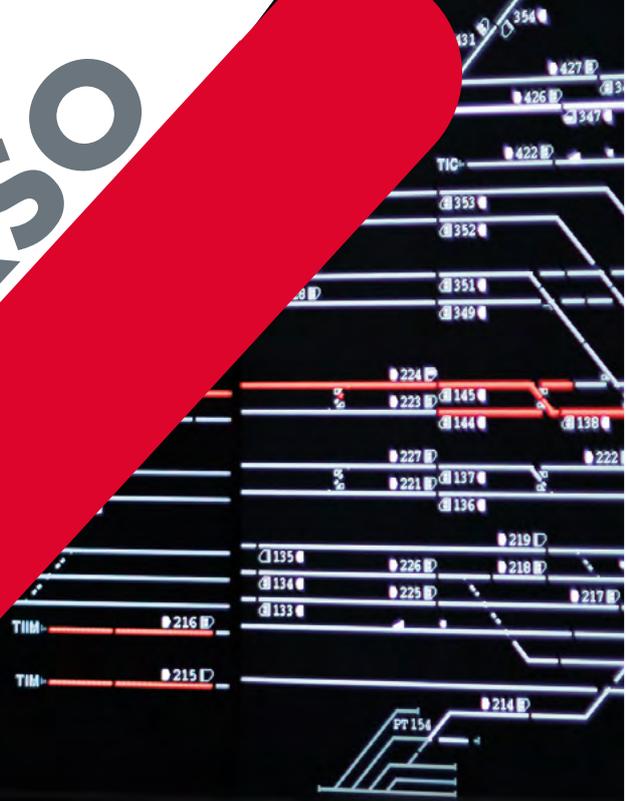
EDIZIONE LUGLIO 2025



BUSINESS LUNGO PERCORSO



BUSINESS LUNGO PERCORSO



SOMMARIO BUSINESS LUNGO PERCORSO

 1. L'offerta Premium AV	4
 2. L'offerta Basic Nazionale e Internazionale	6
 3. L'offerta Servizio Universale	8
 4. Accordi Quadro	10
 5. Il mercato in Italia	12
 6. Upgrading Collegamento con gli Aeroporti	14
 7. Puntualità treni Mercato LP	15
 8. Puntualità treni Servizio Universale LP	17
 9. Overview Lungo Percorso 2025-2029	19
 10. Overview Lungo Percorso Oltre il 2029	21





1. L'offerta Premium AV

L'offerta Alta Velocità continua ad essere un segmento di trasporto molto attrattivo, con un consolidamento dei volumi e delle frequenze, ma soprattutto con un forte dinamismo commerciale, che tuttavia deve conciliarsi con l'elevato numero di indisponibilità infrastrutturali programmate nell'ambito del PNRR.

I treni Frecciarossa, con 248 collegamenti giornalieri, percorrono la linea Alta Velocità su 5 relazioni commerciali distinte:

- / Torino/Milano - Salerno, con fermate intermedie a Torino Porta Susa, Milano Centrale/Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo, Reggio Emilia AV, Bologna AV, Firenze Santa Maria Novella, Roma Tiburtina, Roma Termini, Napoli Afragola e Napoli Centrale. Alcuni canali sono prolungati a Reggio Calabria/Taranto/Lecce;
- / Udine/Venezia - Napoli, con fermate intermedie a Venezia Mestre, Padova, Ferrara/Rovigo, Bologna AV, Firenze Santa Maria Novella, Roma Tiburtina, Roma Termini. Una coppia è prolungata a Reggio Calabria. Trieste - Roma Fast, con fermate intermedie a Venezia Mestre, Padova, Bologna AV, Roma Tiburtina;
- / Brescia/Bolzano - Roma;
- / Torino/Milano - Venezia/Udine/Trieste: con fermate intermedie a Torino P. Susa, Milano P. Garibaldi, Brescia, Desenzano/Peschiera, Verona, Vicenza, Padova, Venezia Mestre, Treviso, Conegliano, Pordenone, Portogruaro, Trieste Airport, Monfalcone;
- / Milano - Ancona/Pescara/Bari/Taranto/Lecce.

Sono inoltre attivi collegamenti Frecciarossa Napoli - Roma Termini - Roma Fiumicino, Roma Termini - Lecce e Venezia S. Lucia - Lecce.

I treni Italo ogni giorno effettuano 114 collegamenti lungo le direttrici, con l'impegno di materiale ETR675 e AGV575:

- / Torino/Milano - Salerno, con fermate intermedie a Torino Porta Susa, Milano Centrale, Milano Rogoredo, Reggio Emilia AV, Bologna AV, Firenze Santa Maria Novella, Roma Tiburtina, Roma Termini, Napoli Afragola e Napoli Centrale;
- / Milano - Roma no stop, con fermate intermedie Milano Rogoredo/Bologna e Roma Tiburtina;
- / Udine/Trieste/Venezia - Napoli, con fermate intermedie a Venezia Mestre, Padova, Ferrara/Rovigo, Bologna AV, Firenze Santa Maria Novella, Roma Tiburtina, Roma Termini;
- / Milano - Venezia/Udine: con fermate intermedie a Brescia, Desenzano/Peschiera, Verona, Vicenza, Padova, Venezia Mestre/Treviso - Pordenone - Conegliano;
- / Bergamo/Brescia/Bolzano - Roma: Trento, Rovereto, Verona Porta Nuova, Bologna, Firenze Santa Maria Novella, Roma Tiburtina;
- / Bari con 4 treni da/verso Torino/Milano
- / Reggio Calabria con 4 treni da/verso Torino/Milano e 2 treni da/verso Venezia.



Oltre **380**
treni al giorno







2. L'offerta Basic Nazionale e Internazionale

I treni Frecciabianca, con 10 collegamenti giornalieri, si sviluppano sulla relazione:

/ Torino/Milano - Genova - Roma (via Civitavecchia)

Il trasporto della lunga percorrenza è caratterizzato anche da collegamenti internazionali diretti con l'Austria, la Francia, la Germania, la Svizzera e la Slovenia. I servizi internazionali che interessano la rete ferroviaria italiana sono effettuati da Trenitalia (in collaborazione con SBB-P), Trenord e Rail Cargo Carrier Italia (in collaborazione con DB e OBB) ed SNCF Voyages Italia.

In particolare, Trenitalia effettua 40 collegamenti internazionali giornalieri verso la Svizzera con provenienza Milano, Venezia, Genova e Bologna) e 4 notturni verso Monaco (Germania) e Vienna (Austria). Sono inoltre attivi 4 nuovi collegamenti giornalieri Milano - Parigi effettuati con ETR1000, con fermate intermedie a Torino Porta Susa, Bardonecchia e Oulx.

Trenord garantisce 12 collegamenti giornalieri via Brennero tra Austria/Germania e le città di Verona, Venezia e Bologna (in quest'ultimo caso, esiste un prolungamento periodico su Ancona), mentre RCCI effettua 6 collegamenti Vienna-Tarvisio-Venezia e 2 collegamenti Trieste-Villa Opicina-Lubiana. SNCF effettua 6 collegamenti giornalieri Italia - Francia via Modane tra Milano Porta Garibaldi e Parigi, oltre a 2 collegamenti periodici, impegnando materiale TGV.

Sono attualmente attivi anche i contratti di utilizzo dell'infrastruttura per GTE e Longitude Holding.





3. L'offerta Servizio Universale

Il trasporto passeggeri media - lunga percorrenza è caratterizzato anche dalla presenza di collegamenti contribuiti economicamente dallo Stato.

Il servizio universale è inteso come l'insieme minimo di servizi di qualità predefinita e secondo prezzi controllati dall'autorità pubblica, che si ritiene debbano essere garantiti alla collettività, ancorché economicamente non remunerativi per l'operatore che li fornisce.

Questo livello di servizio è oggi espletato dai treni Intercity, che collegano circa 200 città di grandi e medie dimensioni sia di giorno che di notte.

Il servizio universale è in progressivo miglioramento, in seguito all'utilizzo di materiale rotabile più performante, che comporta benefici nella gestione della circolazione ferroviaria e nella programmazione dell'orario nelle principali stazioni interessate.





4. Accordi Quadro

Le richieste di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale possono essere presentate in termini di:

- / capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro;
- / tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

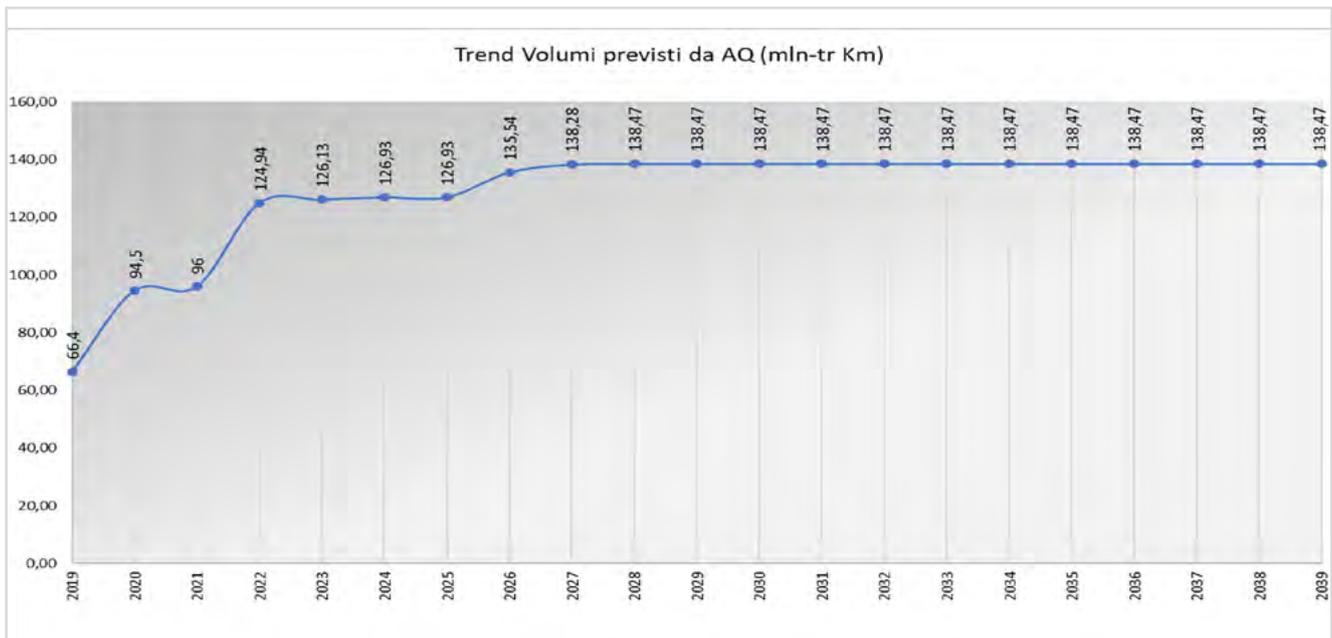
Il Gestore dell'Infrastruttura e un Richiedente, ad esempio le Imprese Ferroviarie, possono concludere un Accordo Quadro, che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità e impegno all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio, compresi gli eventuali servizi connessi. L'Accordo Quadro non specifica il dettaglio delle tracce orario, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del Richiedente in termini di canali orario. Il dettaglio delle tracce orario costituirà oggetto del contratto di utilizzo, a valle di

specifiche richieste dell'impresa ferroviaria.

Ad oggi le Imprese Ferroviarie che hanno sottoscritto un accordo quadro per l'infrastruttura AV/AC sono tre: Trenitalia, Italo e SNCF Voyages Italia, per le quali nel mese di marzo 2025 sono stati redatti gli aggiornamenti degli AQ in essere.

Per quanto concerne la rete tradizionale, a marzo 2025 è stato sottoscritto un nuovo AQ con il Richiedente OBB Italia ed è stato aggiornato quello per il Servizio Universale con Trenitalia.

Il periodo temporale coperto da tali accordi arriva fino al 2030 per OBB Italia, fino al 2033 per Trenitalia e Italo, mentre per SVI fino al 2039.







5. Il mercato in Italia

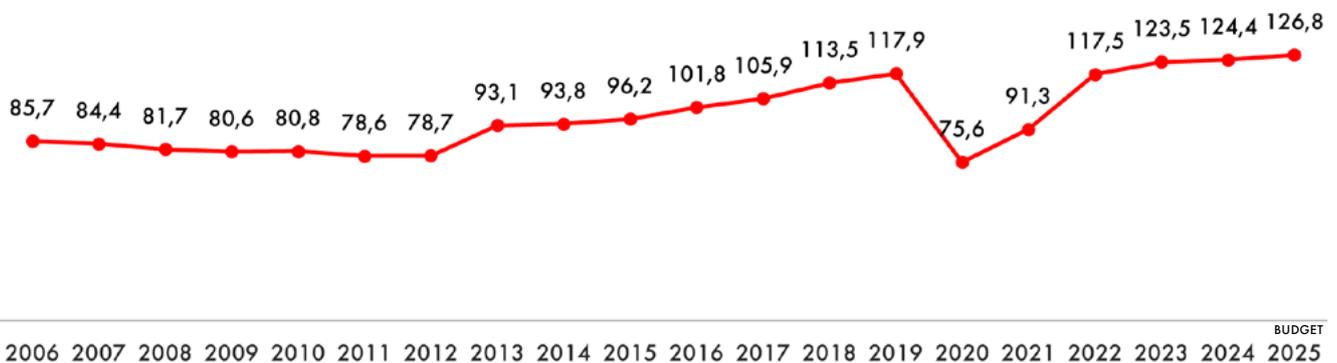
L'offerta per il segmento della lunga percorrenza in Italia è sviluppata da 7 Imprese Ferroviarie:

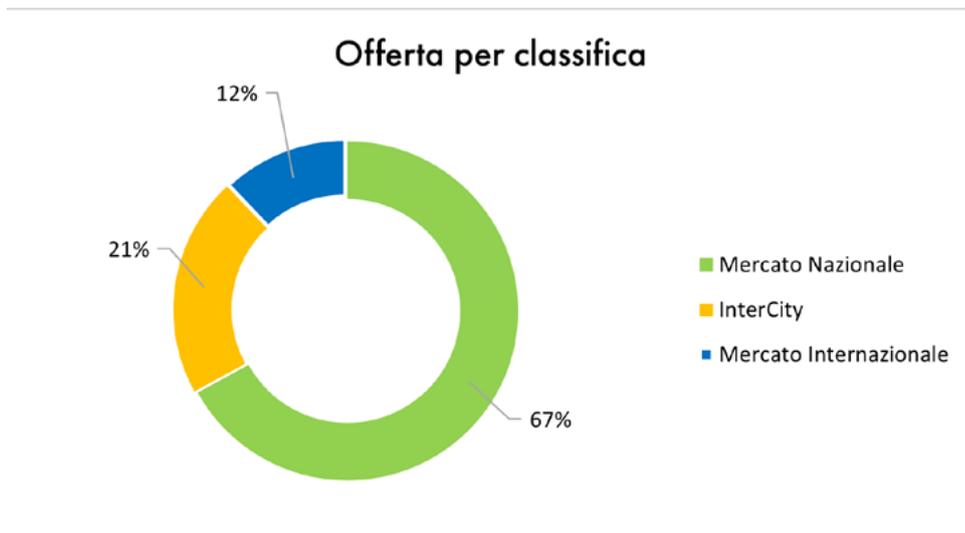
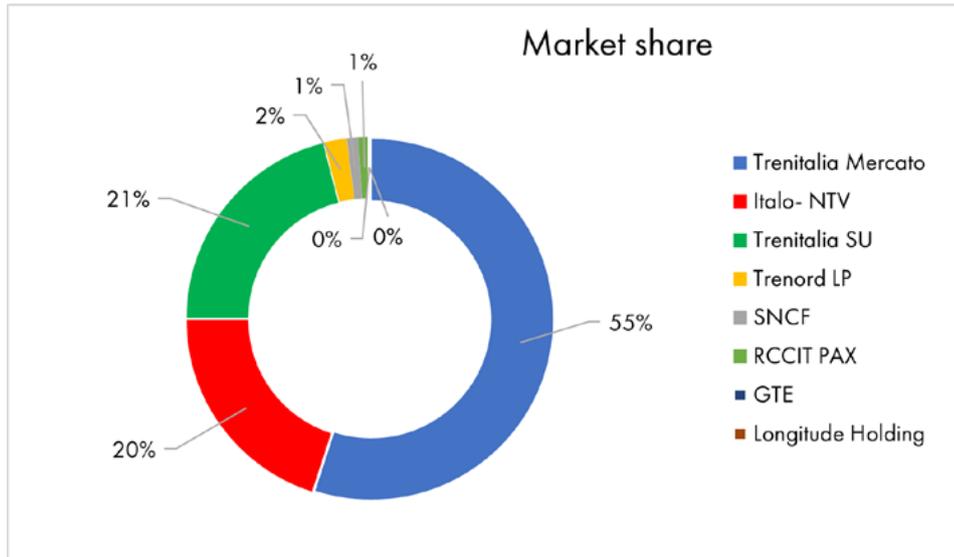
- / Trenitalia, che svolge servizio nazionale (Premium, Open, Access, Basic e OSP) e internazionale;
- / Italo, che svolge servizio nazionale Premium;
- /
- / Trenord-Lunga Percorrenza, che effettua servizio internazionale;
- / Rail Cargo Carrier Italia, che effettua servizio internazionale;
- / SNCF Voyages Italia, che effettua servizio internazionale;
- / GTE, che effettua treni Charter internazionali in date puntuali;
- / Longitude Holding, che attualmente non ha servizi programmati.

La maggior parte dell'offerta lunga percorrenza si sviluppa sul network ferroviario Alta Velocità, che negli ultimi anni ha registrato un incremento dei volumi e un aumento della frequenza dei servizi, come si evince dal trend sotto rappresentato.

La restante offerta nazionale subisce variazioni commerciali soprattutto in corrispondenza dei picchi di domanda stagionali (festività, manifestazioni e periodo estivo). Il mercato internazionale, seppur con alcune novità puntuali, è abbastanza stabile.

Treni Km sviluppati - valori in milioni







6. Upgrading Collegamento con gli Aeroporti

Al fine di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, il nuovo Regolamento Europeo TEN-T 1679/2024, prevede che gli Stati membri, salvo significative limitazioni geografiche, colleghino gli aeroporti con un volume di traffico superiore a 12 milioni di passeggeri annui, alla rete ferroviaria transeuropea, compresa la rete ferroviaria ad alta velocità dove possibile, entro il 2040.

Mentre, per gli aeroporti aventi un numero annuo di viaggiatori superiore a 4 milioni ed inferiore a 12 milioni, il Regolamento prevede, dove fattibile, il collegamento dell'aeroporto al nodo urbano di riferimento, tramite sistemi di trasporto su rotaie, oppure eccezionalmente, con altri sistemi di trasporto pubblico a zero emissioni, entro il 2050.

Infine, per aeroporti con passeggeri annui inferiori a 4 milioni, il Regolamento sottolinea come tali collegamenti sostenibili, dove realizzabili, debbano essere incoraggiati.

Gli aeroporti ad oggi collegati alla rete ferroviaria nazionale, sono i seguenti: Roma Fiumicino, Torino Caselle (ex GTT), Trieste, Cagliari Elmas, Palermo, Ancona-Falconara e Catania Fontanarossa (per il quale è previsto il potenziamento dell'impianto ferroviario).

Tramite ferrovie gestite da altri operatori, ma ben connesse alla rete RFI, è possibile raggiungere gli aeroporti di Bari Palese e Milano Malpensa. Sistemi di tipo "People Mover" (non gestiti da RFI), collegano gli aeroporti di Bologna e Pisa alle relative principali stazioni ferroviarie. Mentre, il collegamento su ferro all'aeroporto di Milano Linate è assicurato dalla linea metropolitana M4, accessibile da più località di servizio RFI.

Con gli obiettivi di favorire l'intermodalità ferro-aria per il traffico passeggeri e di raggiungere i target ambientali europei, RFI sta attuando numerosi interventi, per realizzare nuovi collegamenti ferroviari con gli aeroporti di: Bergamo, Bolzano, Brindisi, Firenze, Genova, Olbia, Perugia, Salerno, Trapani e Venezia.

Differentemente, l'aeroporto di Napoli Capodichino non è attualmente raggiungibile tramite ferrovia, tuttavia è in corso di realizzazione una fermata della rete metropolitana, gestita da altro Ente.





7. Puntualità Treni Mercato Lp

Puntualità Reale: è la puntualità percepita dal cliente e viene calcolata effettuando il rapporto tra i treni arrivati a destinazione entro 5 minuti e il totale dei treni circolati.

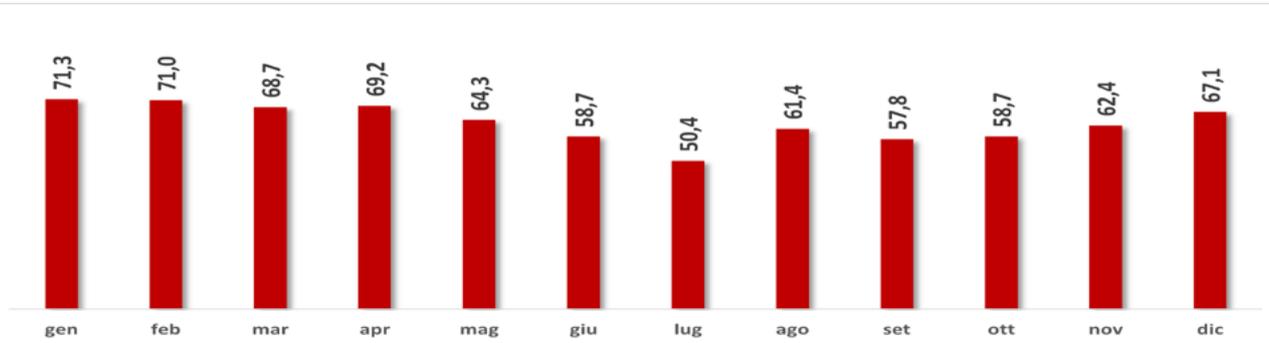
Puntualità Standard B1: misura lo standard prestazionale cumulato del Gestore Infrastruttura e delle Imprese Ferroviarie al netto delle cause esterne, ossia di quelle cause perturbative della circolazione non riconducibili a responsabilità del GI o delle IF (suicidi, furti, avverse condizioni meteo,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

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

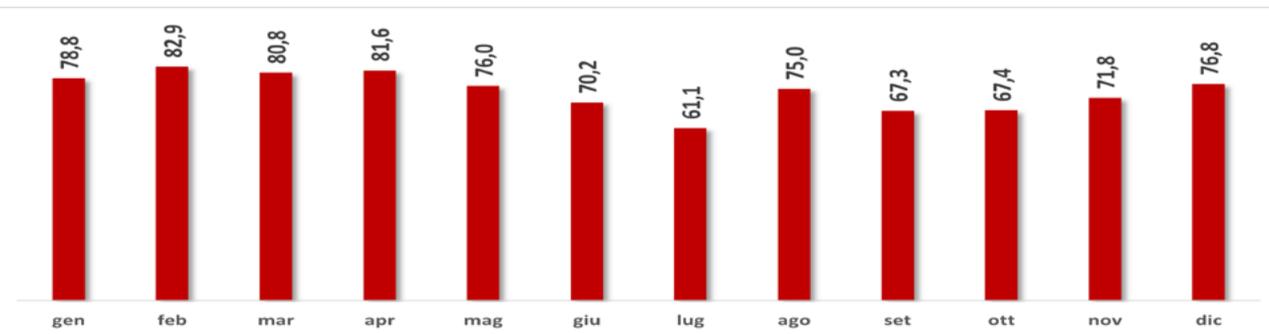
- / volumi di traffico attesi;
- / modifiche infrastrutturali;
- / modifiche commerciali richieste delle Imprese Ferroviarie.

Gli indicatori di puntualità reale sono misurati sia rispetto agli arrivi a destinazione entro 5 minuti, sia rispetto agli arrivi a destinazione entro 10 minuti.

PUNTUALITA' REALE (%) ANNO 2024 TRENI MERCATO LP ARRIVATI A DESTINAZIONE ENTRO 5 MINUTI



PUNTUALITA' REALE (%) ANNO 2024 TRENI MERCATO LP ARRIVATI A DESTINAZIONE ENTRO 10 MINUTI



Andamento Puntualità 2024 vs 2023: La puntualità reale nei 5 minuti a destinazione nel 2024 è stata pari al 61,5%, con un decremento del -4,5% rispetto a quella registrata nel 2023 (66,0%), e del -4,8% rispetto al 2019 (anno di riferimento come volumi intera rete).

Analogo andamento per la puntualità reale nei 10 minuti a destinazione consuntivata nel 2024 pari al 74,1%, con un decremento del -2,8% rispetto a quella registrata nel 2023 (76,9%), e in calo del -3,8% rispetto al 2019.

I volumi di traffico del 2024 si sono attestati a circa 372 tr/g con un incremento del +4% rispetto all'anno 2023. Il peggioramento delle performance del 2024 rispetto all'anno precedente è conseguente, oltre all'incremento dei volumi e in generale del numero di viaggiatori, a cali di puntualità

riconducibili a:

1. incremento delle cause esogene, in particolare presenza di estranei in linea, e propagazione di incendi nei mesi estivi;
2. inconvenienti di esercizio a Parma e S.Mauro La Bruca nel mese di luglio u.s.;
3. incremento generalizzato dei guasti infrastrutturali, quali la mancanza alimentazione elettrica a Roma Termini nel mese di ottobre, e legati al materiale rotabile.

Miglioramento delle performance nell'ultimo bimestre grazie ad un decremento di guasti legati sia all'infrastruttura sia al materiale rotabile.

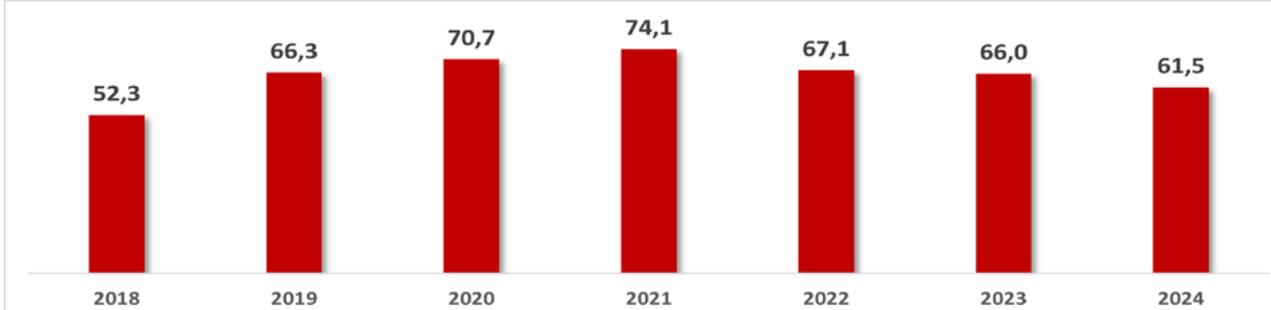




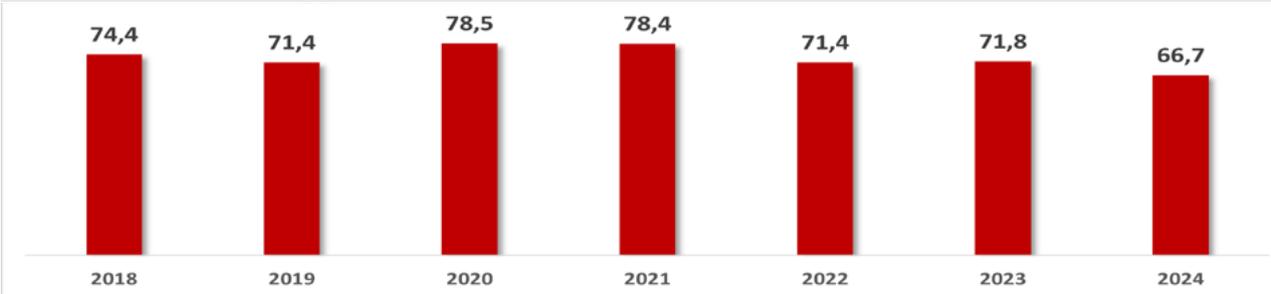
La puntualità Standard B1 nei 5 minuti a destinazione è pari al 66,7%, in diminuzione di circa -5,1% rispetto al valore del 2023 (71,8%).

Puntualità Mercato anno 2024 vs anni precedenti entro 5 minuti a destinazione

PUNTUALITÀ REALE (%)



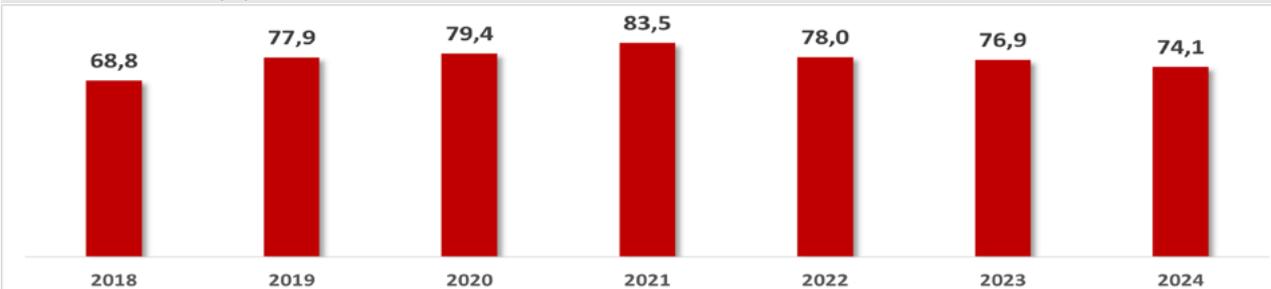
PUNTUALITÀ STANDARD B1 (%)



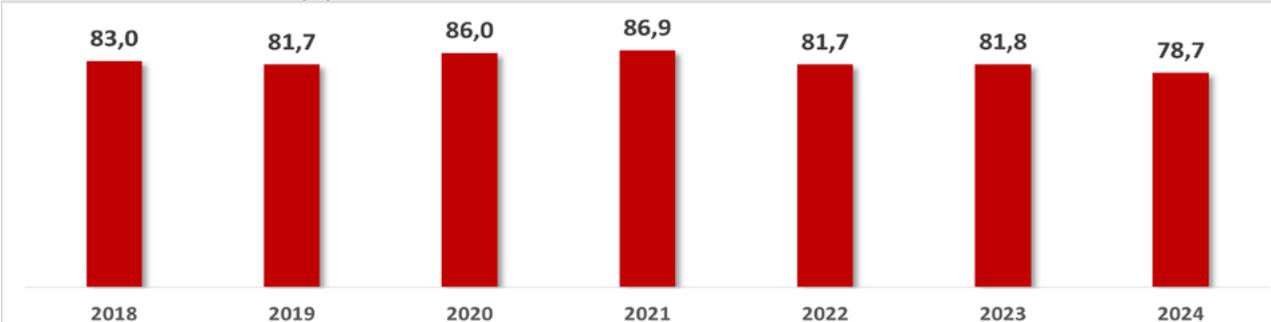
La puntualità Standard B1 nei 10 minuti a destinazione è pari a 78,7%, con un decremento del -3,1% rispetto al valore del 2023 (81,8 %).

Puntualità Mercato anno 2024 vs anni precedenti entro 10 minuti a destinazione

PUNTUALITÀ REALE (%)



PUNTUALITÀ STANDARD B1 (%)





8. Puntualità Treni Servizio Universale Lp

Puntualità Reale: è la puntualità percepita dal cliente e viene calcolata effettuando il rapporto tra i treni arrivati nella soglia di puntualità indicata e il totale dei treni circolati.

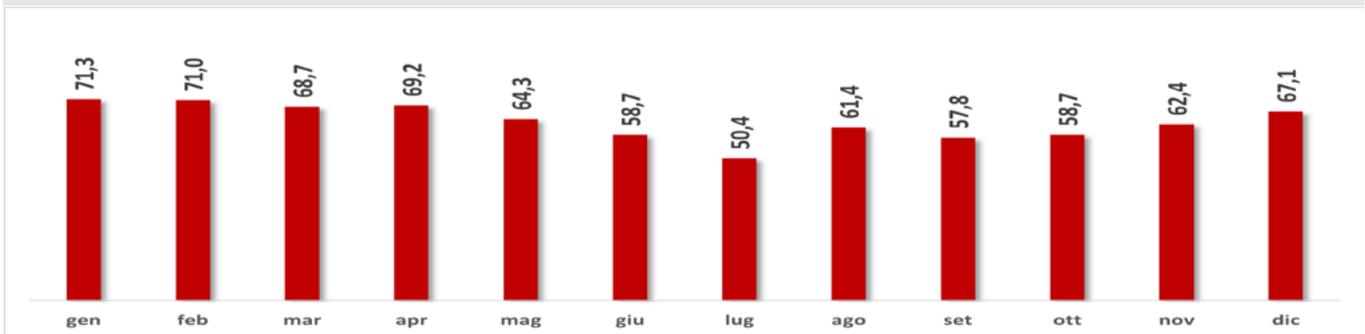
Puntualità Standard B1: misura lo standard prestazionale cumulato del Gestore Infrastruttura e delle Imprese Ferroviarie al netto delle cause esterne, ossia di quelle cause perturbative della circolazione non riconducibili a responsabilità del GI o delle IF (suicidi, furti, avverse condizioni meteo,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

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

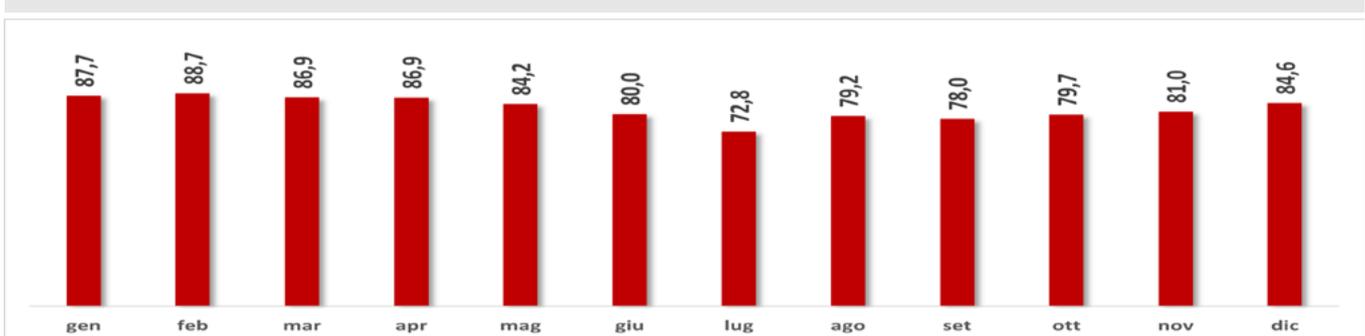
- / volumi di traffico attesi;
- / modifiche infrastrutturali;
- / modifiche commerciali richieste delle Imprese Ferroviarie.

Gli indicatori di puntualità reale sono misurati sia rispetto agli arrivi a destinazione entro 5 minuti, sia rispetto agli arrivi a destinazione entro 15 minuti.

PUNTUALITA' REALE (%) ANNO 2024 TRENI SERVIZIO UNIVERSALE LP ARRIVATI A DESTINAZIONE ENTRO 5 MINUTI



PUNTUALITA' REALE (%) ANNO 2024 TRENI SERVIZIO UNIVERSALE LP ARRIVATI A DESTINAZIONE ENTRO 10 MINUTI



Andamento puntualità 2024 vs 2023

La puntualità reale nei 5 minuti a destinazione nel 2024 è stata pari a 63,5%, con un decremento -4,9% rispetto a quella registrata nel 2023 (68,4%), ma in aumento +1,6% rispetto al 2019.

I volumi di traffico del 2024 hanno registrato un valore medio di 179 tr/g, in diminuzione del -6,3% rispetto 2023 (191 tr/g).

Nel 2024 la puntualità annuale a destinazione entro i 15 minuti registra un valore dell' 82,6%, in decremento del -3% rispetto al consuntivo 2023 (85,6%)

Il peggioramento di tale performance è conseguente ad un incremento generalizzato degli eventi legati all'affidabilità infrastrutturale, del materiale rotabile e di natura esogena (presenza di estranei in linea e investimenti) che hanno inciso significativamente all'aumento di indotte di circolazione nei principali hub.

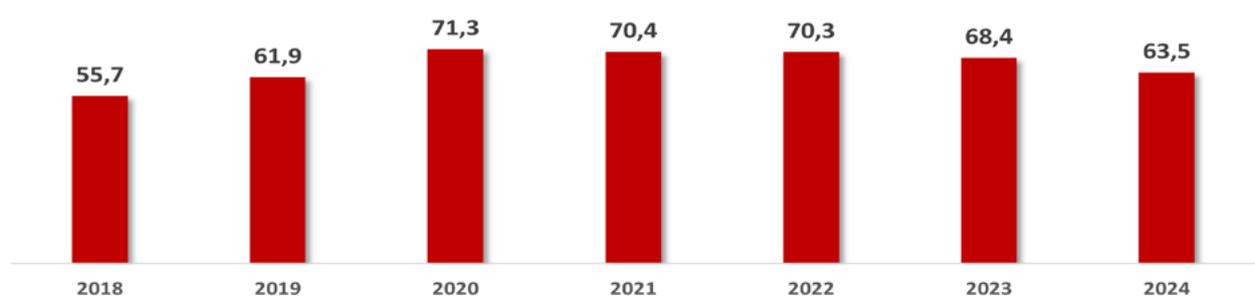




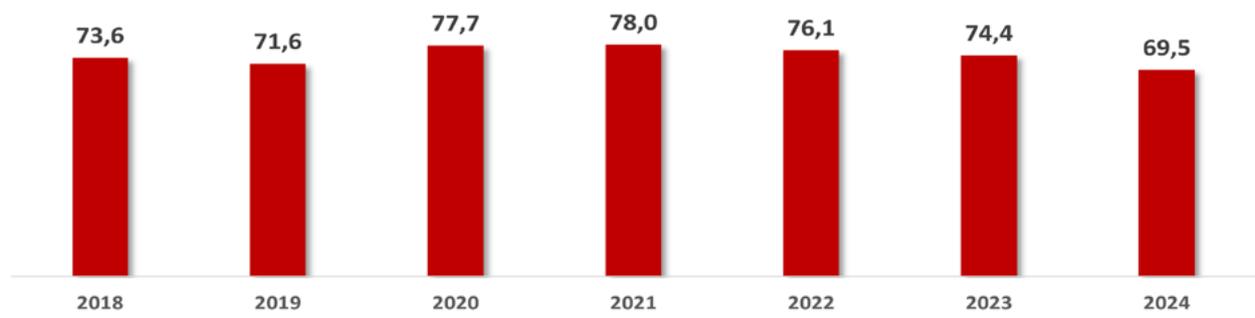
La puntualità Standard B1 nei 5 minuti a destinazione è pari al 69,5%, in diminuzione di circa -4,9% rispetto al valore del 2023 (74,4%).

Puntualità Servizio Universale anno 2024 vs anni precedenti entro 5 minuti a destinazione

PUNTUALITÀ REALE (%)



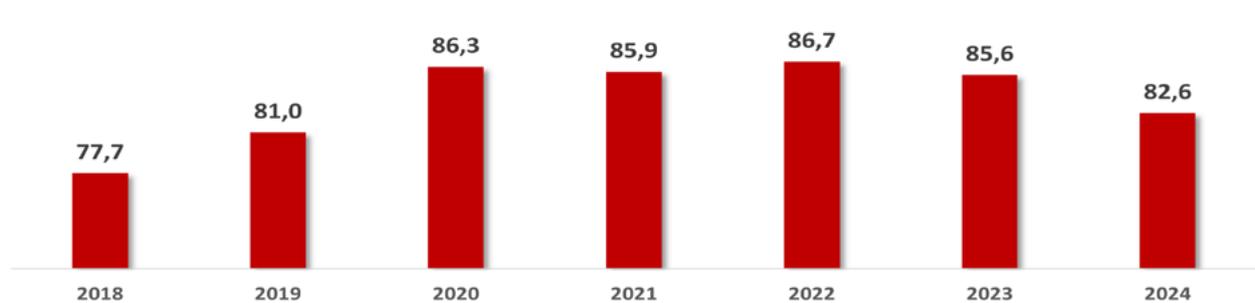
PUNTUALITÀ STANDARD B1 (%)



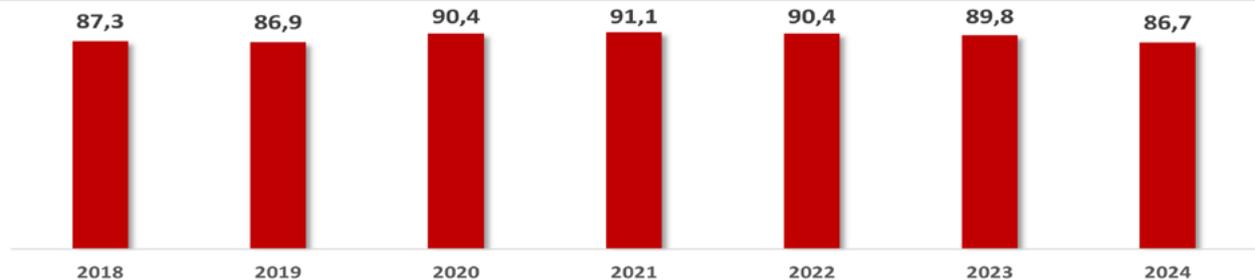
La puntualità Standard B1 nei 15 minuti a destinazione è pari a 86,7%, con un decremento del -3,1% rispetto al valore del 2023 (89,8%).

Puntualità Servizio Universale anno 2024 vs anni precedenti entro 15 minuti a destinazione

PUNTUALITÀ REALE (%)



PUNTUALITÀ STANDARD B1 (%)





9. Overview delle azioni 2025 - 2029

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Upgrading linea DD Firenze - Roma (fase 1)		2025 fase 3
Velocizzazione linea Milano - Genova		2026 fase 2027 co.
Potenziamento tecnologico Torino - Padova		2026
Upgrading linea Direttissima Firenze - Roma (fase 2)		2025
Upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna - Verona		2026 fase 2028 co.
Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Ovest		2028
Velocizzazione linea Torino - Genova		2027 fase oltre 2029 co.
Accesso al Brennero		2029 lotto 1
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Pescara - Termoli -Foggia)		2027
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Foggia - Bari - Brindisi)		2027 fase 1 2028 co.
Salerno-Reggio Calabria		2028 fase oltre 2029 co.
Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)		2027 fase oltre 2029 co.
Passante AV di Firenze		2029



PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Potenziamento tecnologico Bologna - Padova		2026 fase 1 2027 fase 2 2028 co.
Stazione AV Foggia - Cervaro		2027 fase 1 oltre 2029 fase 2
Potenziamento Venezia - Trieste		2027 fase oltre 2029 co.
Itinerario Napoli - Bari		2026 fase 2029 co.
Potenziamento tecnologico Bologna - Piacenza		2029
Taranto-Battipaglia		2028 fase oltre 2029 co.
Velocizzazione direttrice Salerno - Taranto		2026
Quadruplicamento Tortona - Voghera opere prioritarie: PRG e ACC di Tortona		2026 fase 2028 co.
Terzo Valico dei Giovi		2028
Brescia-Verona-Vicenza: tratta Brescia-Verona		2026 fase oltre 2029 co.
Brescia-Verona-Vicenza: tratta Verona-Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza		2026 fase oltre 2029 co.
Upgrading tecnologico Linea AV/AC Roma - Napoli		2027
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce tratta Bologna - Rimini		2028



10. Overview delle azioni oltre il 2029

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI
Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Est	
Nuovo valico del Brennero	
Upgrading tecnologico Verona-Brennero	





Direzione Strategie, Sostenibilità e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture di Polo

Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Fotografie

© Archivio FS Italiane

© Adobe Stock

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

Edizione luglio 2025

