



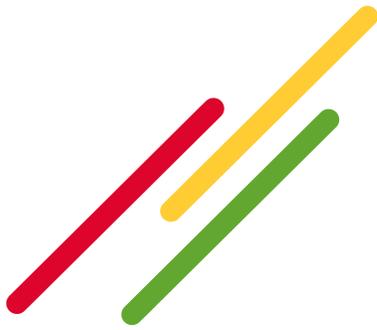
IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE LUGLIO 2025



IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



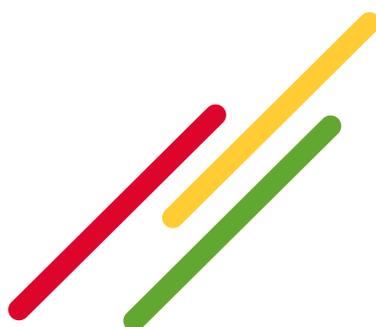


BUSINESS TPL



SOMMARIO BUSINESS TPL

1	La road map	4
2	Il TPL ferroviario	5
3	Imprese operative su rete RFI	6
4	Produzione	8
5	Puntualità	10
6	Accordi Quadro	12





1. La Road Map

La scelta del sistema di trasporto è strettamente connessa alla sua disponibilità e in particolare alle seguenti esigenze:

- / ai collegamenti con orari di arrivo e partenza (anche per la corsa di ritorno) ritenuti accettabili;
- / alla flessibilità nella programmazione degli spostamenti;
- / alla minimizzazione delle memorizzazioni rispetto alla disponibilità del trasporto.

RFI, in risposta a tali esigenze, adotta gli elementi progettuali caratteristici delle pratiche consolidate nei paesi dove il TPL consegue la massima efficacia con la seguente impostazione:

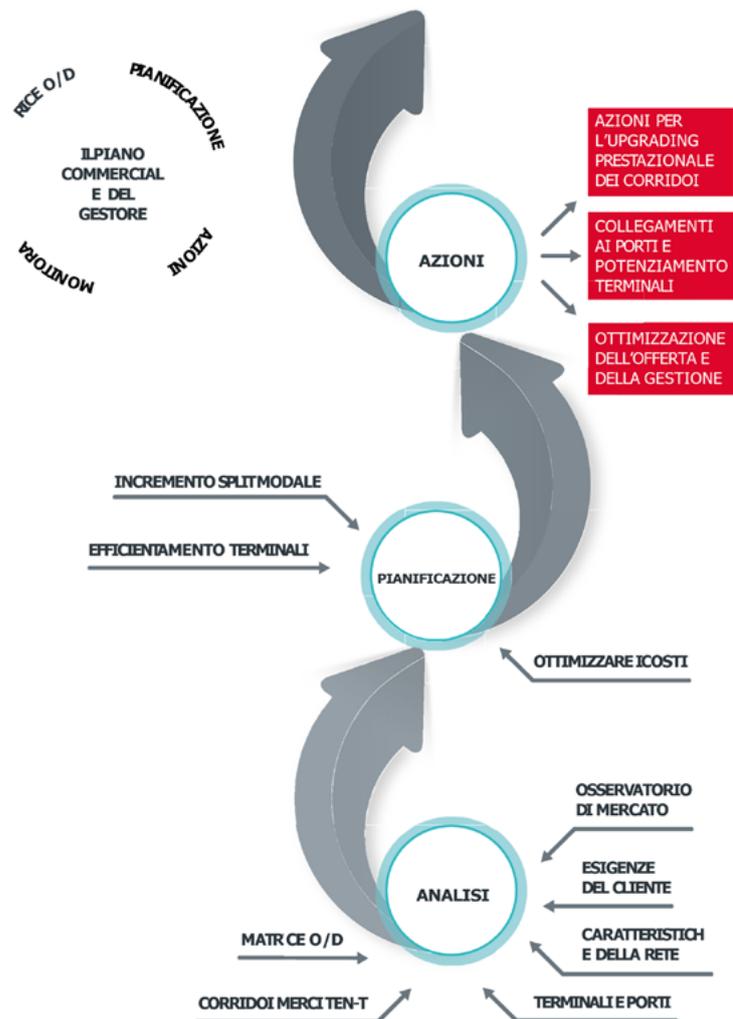
- / servizi per relazioni, cioè per linee di servizio;
- / griglie base di servizi a cadenzamento continuo per ogni linea ferroviaria;
- / scelta di una frequenza di cadenzamento multiplo o sottomultiplo intero dell'ora;
- / corse di rinforzo per la risposta a specifici picchi di domanda, con percorsi e orari ottimizzati in funzione delle diverse esigenze di trasporto;
- / orari coordinati delle diverse relazioni nei nodi di interscambio.

I progetti di investimento pensati per il trasporto pubblico locale hanno come obiettivo quello di andare ad incidere proprio su questi elementi progettuali, al fine di ottenere un incremento o un miglioramento dell'offerta.

L'incremento dell'offerta viene perseguito attraverso interventi volti all'aumento della capacità delle linee o degli impianti.

Il miglioramento dell'offerta viene perseguito attraverso interventi volti all'aumento della regolarità del servizio o alla riduzione dei tempi di viaggio.

Un ulteriore programma di potenziamento legato ai servizi TPL è quello relativo alle Località di Servizio.





2. Il TPL ferroviario

La scelta del sistema di trasporto è strettamente connessa alla disponibilità del trasporto e in particolare alle seguenti esigenze:

- / ai collegamenti con orari di arrivo e partenza (anche per la corsa di ritorno) ritenuti accettabili;
- / alla flessibilità nella programmazione degli spostamenti;
- / alla minimizzazione delle memorizzazioni rispetto alla disponibilità del trasporto.

RFI, in risposta a tali esigenze, adotta gli elementi progettuali caratteristici delle pratiche consolidate nei paesi dove il TPL consegue la massima efficacia con la seguente impostazione:

- / servizi per relazioni, cioè per linee di servizio;
- / griglie base di servizi a cadenzamento continuo per ogni linea ferroviaria;
- / scelta di una frequenza di cadenzamento multiplo o sottomultiplo intero dell'ora;
- / corse di rinforzo per la risposta a specifici picchi di domanda, con percorsi e orari ottimizzati in funzione delle diverse esigenze di trasporto;
- / orari coordinati delle diverse relazioni nei nodi di interscambio.

La scelta del sistema di trasporto da parte del pubblico, inoltre, è subordinata alla conoscenza della sua esistenza e della sua accessibilità dal tessuto urbano e in particolare:

- / individuazione del viaggio;
- / informazione sulle relazioni (frequenze e orari), sulle fermate (posizione e sequenza) e sull'integrazione tra servizi nello schema a rete;
- / informazioni sui servizi accessori (trasporto bici, fruibilità Persone a Mobilità Ridotta (PRM));
- / modalità di accesso alle fermate;
- / evidenza delle possibilità di interscambio con altri sistemi di trasporto pubblici (linee e orari, con informazione fissa e variabile);
- / evidenza dei percorsi pedonali, ciclabili e stradali di accesso;
- / evidenza delle possibilità di accesso con mezzi o servizi individuali (parcheggi, bike station, bike sharing, car sharing, taxi).

RFI mette a disposizione tutte le informazioni in tempo reale sulla circolazione programmata dei treni e collabora con gli enti programmatori, gli enti locali e le aziende di trasporto pubblico locale, anche fornendo spazi e bacheche, al fine di stimolare la fornitura dell'informazione esterna al servizio ferroviario.

100.000

fermate effettuate per il TPL

Oltre 630 mln di passaggi/anno in stazione

Oltre 2.000 punti di accesso alla rete ferroviaria



3. Imprese operative su rete RFI

■ Trenitalia SpA - Divisione Passeggeri Regionale

■ Trenitalia TPER S.c.ar.l

■ SAD Trasporto Locale SpA

■ TT Trentino Trasporti SpA

■ Trenord S.r.l

■ Trasporto Ferroviario Toscano SpA (TFT)

■ Ente Autonomo Volturno S.r.l (EAV)

■ Busitalia Sita Nord S.r.l.

■ Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) SpA

■ Ferrovie del Gargano S.r.l

■ Longitude Holding S.r.l.

■ Ferrovie Udine Cividale S.r.l



Trasparenza e partecipazione

Rete Ferroviaria Italiana è impegnata a garantire la massima disponibilità e accessibilità delle informazioni sui suoi servizi e attività a tutti gli utilizzatori dell'infrastruttura: imprese, viaggiatori e frequentatori delle stazioni, collettività.

Favorisce inoltre le occasioni di confronto, valuta le critiche, le proposte e i suggerimenti avanzati dal pubblico anche tramite organismi e associazioni di rappresentanza.

*a cui aggiungere una IF operante su linea IFRP e due operanti su linea IFRU.





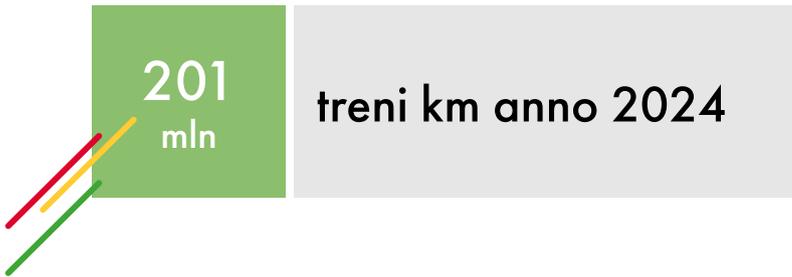


4. Produzione

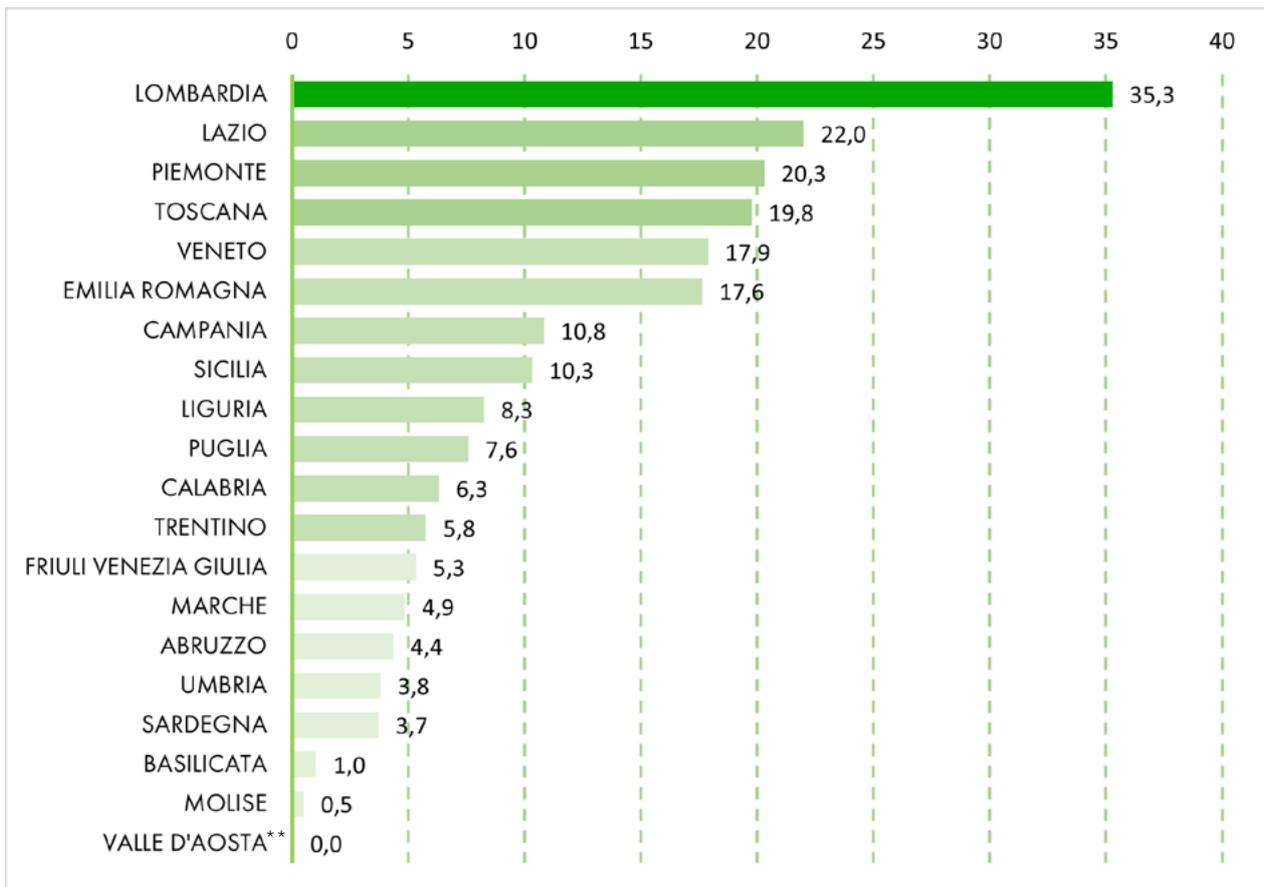
Il trasporto regionale, con una produzione annua di circa 201 mln di treni*km, pari a circa il 50% del volume circolante sulla rete gestita da RFI, rappresenta il segmento di traffico di maggiore rilevanza.

Regione Lombardia con oltre 35 mln di treni*km, seguita dal gruppo di cinque Regioni: Lazio, Piemonte, Toscana, Veneto ed Emilia-Romagna con livelli di produzione variabili tra 17 e 22 mln di treni*km.

Il ranking, in termini di traffico sviluppato, vede capofila la



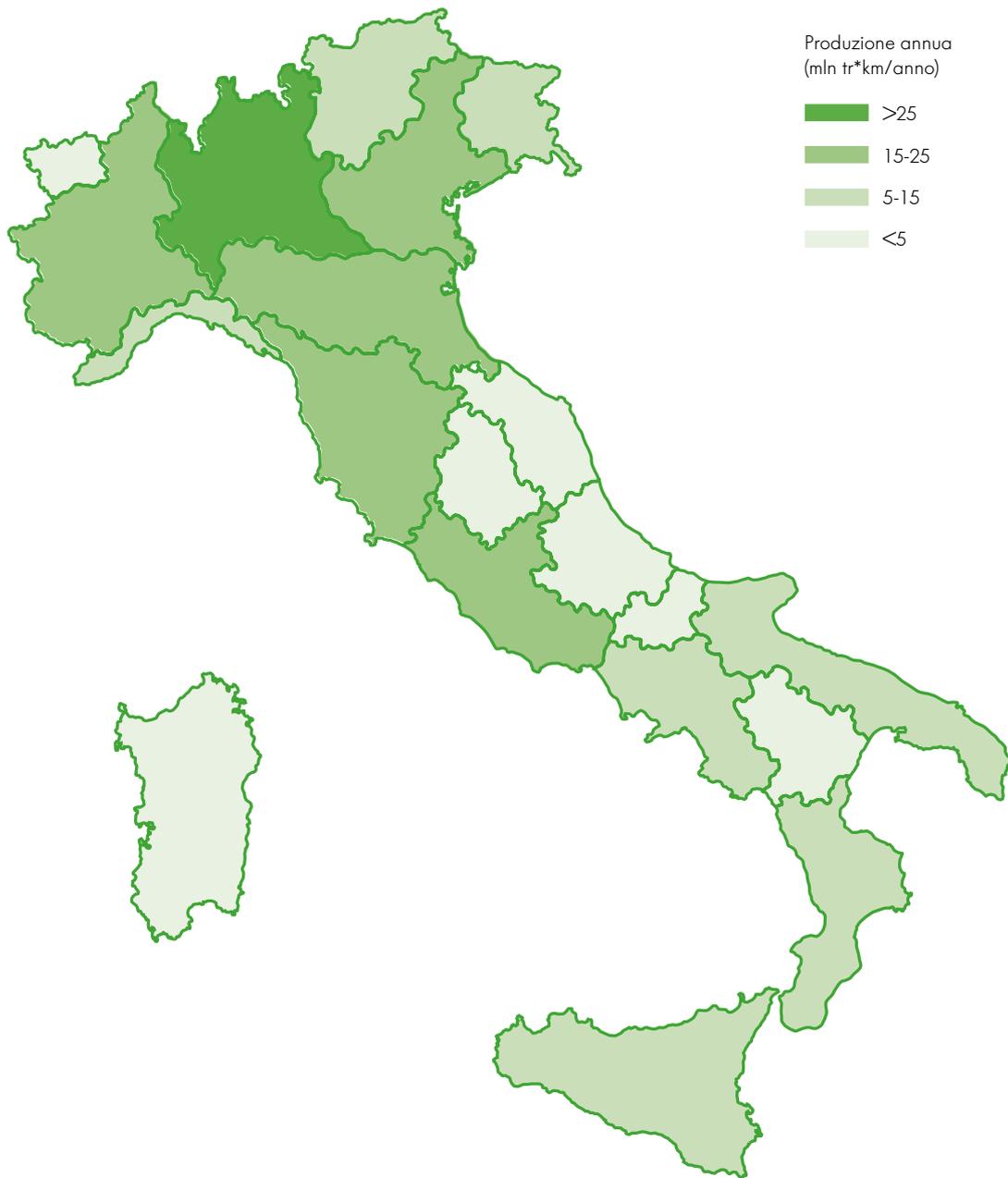
SEGMENTO TPL - PRODUZIONE ANNUA (MLN TRENI*KM)



Treni*km contrattualizzati 2024 - 2025

** La linea Ivrea - Aosta è chiusa per lavori di potenziamento dell'infrastruttura





MACRO REGIONE	TRENI*KM ANNO 2016*	TRENI*KM ANNO 2024**	TRENI*KM ANNO 2025***	DELTA 2024/2025
Nord	106.945.640	109.218.567	110.508.956	1.290.389
Centro	49.345.658	50.275.764	50.448.647	172.883
Sud	30.936.632	31.759.066	30.640.720	-1.118.346
Isole	13.317.818	14.441.227	14.044.082	-397.145
Totale	200.545.748	205.694.624	205.717.924	23.300

* Valore programmato orario 2015/2016

** Valore programmato orario 2023/2024

*** Valore programmato orario 2024/2025



5. Puntualità Trasporto Regionale

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.

PUNTUALITA' REALE (%) ANNO 2024 TRENI TRASPORTO REGIONALE ARRIVATI A DESTINAZIONE ENTRO 5 MINUTI



Andamento Puntualità 2024 vs 2023: nel 2024 i treni effettuati da tutte le aziende di Trasporto Regionale sono stati mediamente 7.603 al giorno, rispetto al numero medio di 7.563 registrato nel 2023, con un incremento del +0,5%. Nel 2024 i volumi realizzati sono stati pressoché costanti nel corso dell'anno, tornando a valori pressoché in linea con il 2019 (anno di riferimento pre-Covid19).

La Puntualità Reale 2024 ha registrato un valore di 88,9%, con un decremento di -0,9% rispetto al 2023, ma in aumento +0,1% rispetto al 2019 (anno di riferimento come volumi intera rete). I valori di puntualità mensile sono stati sopra la soglia del 90% nel primo quadrimestre dell'anno; dal mese di maggio si sono registrati valori inferiori che si assestano mediamente intorno al 88%. Rispetto ai valori del 2023 si nota un decremento di puntualità generalizzato durante l'anno con performance in rialzo null'ultimo bimestre.

Il valore di Puntualità Standard B1 nel 2024 è pari a 90,9%, con una variazione di -0,9% rispetto al valore del 2023 (91,8%). Il peggioramento delle performance del 2024 rispetto all'anno precedente è conseguente a:

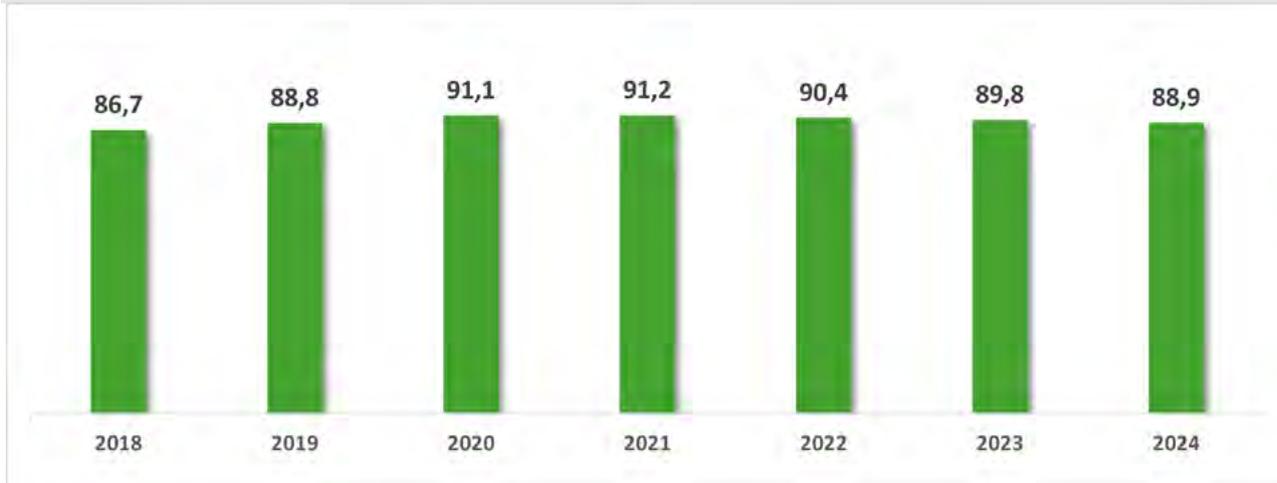
- / incremento traffico lunga percorrenza dei treni Mercato (+4%) e in generale del numero di viaggiatori;
- / incremento degli eventi di natura esogena in particolare presenza di estranei in linea;
- / eventi puntuali impattanti relativi a inconvenienti di esercizio verificatisi nel mese di luglio u.s. a Parma e S.Mauro la Bruca;
- / incremento dei guasti legati all'affidabilità infrastrutturale e del materiale rotabile con conseguente aumento di indotte di circolazione.



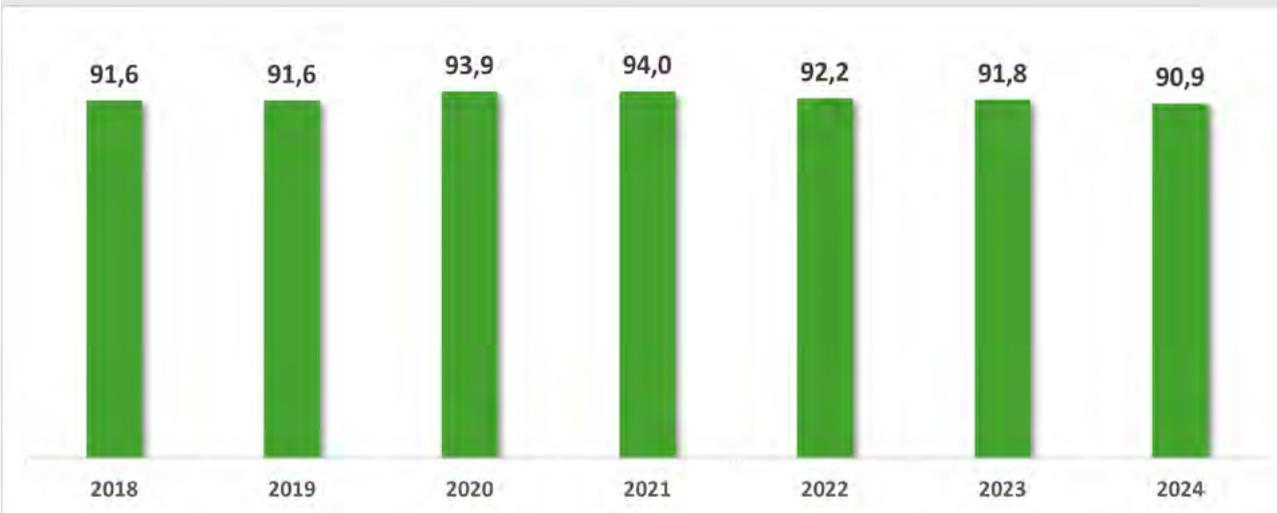


Puntualità Trasporto Regionale anno 2024 vs anni precedenti entro 5 minuti a destinazione

PUNTUALITÀ REALE (%)



PUNTUALITÀ STANDARD B1 (%)



Percentuali calcolate per i treni arrivati a destinazione entro 5 minuti



6. Accordi Quadro

Il Decreto Legislativo 112/2015 prevede, all'art 22.5, che RFI e un richiedente possano concludere un Accordo Quadro - per l'utilizzo della capacità di infrastruttura per un periodo superiore a quello di un orario di servizio - compatibilmente con le procedure individuate per l'assegnazione della capacità di cui all'art. 26, riportate anche nel Prospetto informativo della rete.

Definisce, all'art. 3.1 cc, richiedente, oltre alle Imprese Ferroviarie o loro associazioni internazionali, anche persone fisiche o giuridiche con interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità d'infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario, nonché le Regioni e le province autonome limitatamente al servizio di propria competenza.

Nell'impianto normativo nazionale l'Accordo Quadro, oltre a essere uno strumento di coordinamento e pianificazione per la gestione di richieste pluriennali di capacità, assume un ruolo indispensabile per attuare le funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi di trasporto di interesse locale e

regionale, proprie delle Regioni, ai sensi del Decreto Legislativo 422/97.

Con l'orario 2020/2021 si è raggiunto l'obiettivo del 100% dell'offerta regionale a committenza pubblica contrattualizzato con Accordo Quadro tra Regioni/Province Autonome e RFI.

Nel corso del 2024 si è provveduto a stipulare 2 nuovi Accordi Quadro (in scadenza) con le Regioni Emilia-Romagna e Lazio.

21 Accordi Quadro firmati



Valori espressi in mln di treni*km

NB i tr*km sono assegnati all'anno di stipula e non all'orario di servizio di riferimento



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

