



IL PIANO COMMERCIALE EDIZIONE LUGLIO 2025



2025

2026

2027

2028

2029

INTRODUZIONE





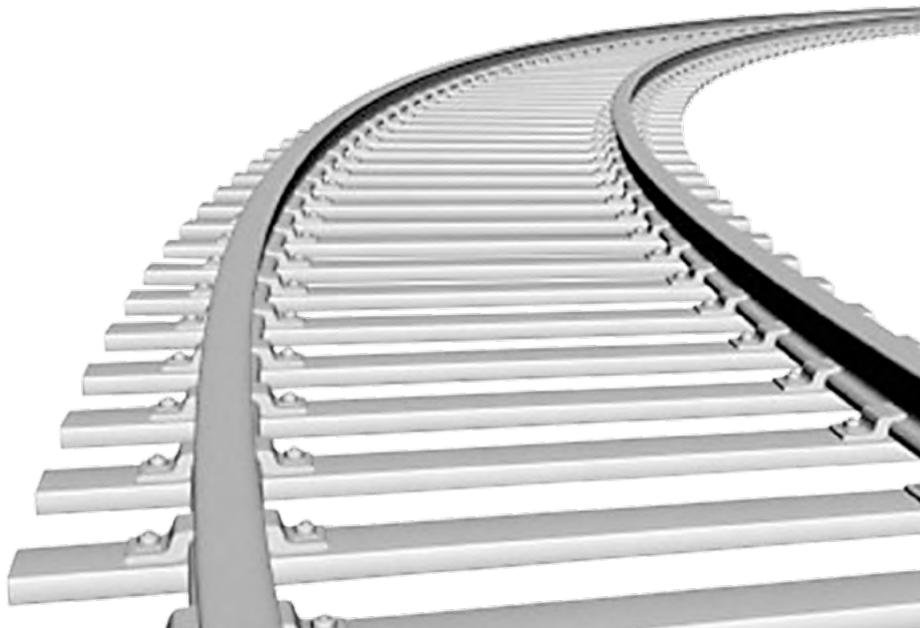
2025

2026

2027

2028

2029



SOMMARIO INTRODUZIONE

1	Premessa	3
2	Infrastruttura e tecnologie	7
3	Inquadramento	11
4	Il ruolo del Gestore nel PNRR	13
5	Politiche di sviluppo del Gestore	15
6	La rete transeuropea dei trasporti	19
7	La programmazione degli Investimenti	21
8	Descrizione del documento	22
9	Assumption	24
10	L'articolazione	25
11	L'Osservatorio di Mercato	26



1. Premessa

Rete Ferroviaria Italiana: il ruolo del Gestore dell'Infrastruttura

Rete Ferroviaria Italiana (RFI), Gestore dell'Infrastruttura nazionale, è la società del Gruppo FS Italiane che assicura l'accesso della rete ferroviaria alle diverse imprese di trasporto, garantendo la manutenzione e la circolazione ferroviaria in sicurezza, il mantenimento in efficienza sull'intera infrastruttura e le attività di safety e security. Con i suoi 16.879 km di rete, di cui circa 1.100 ad Alta Velocità, assicura quotidianamente la circolazione di oltre 10.000 treni.

RFI realizza gli investimenti per il potenziamento e lo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari e sviluppa la tecnologia per la gestione in sicurezza della circolazione, secondo la programmazione definita, insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Contratto di Programma - parte Investimenti.

Inoltre, Rete Ferroviaria Italiana assicura la continuità territoriale dei servizi ferroviari attraverso il collegamento marittimo con la Sicilia, svolto tramite il traghettamento dei treni passeggeri e merci tra Villa San Giovanni e Messina.

RFI garantisce l'accessibilità delle stazioni e dei servizi offerti alle Imprese Ferroviarie, ai viaggiatori e, in generale, a tutti gli utilizzatori secondo i principi e i valori di riferimento cui RFI ispira il proprio rapporto con i clienti e con il pubblico. Nel ruolo di Station Manager, garantisce l'assistenza in stazione alle persone a ridotta mobilità e con disabilità.

Il Gestore dell'Infrastruttura nazionale definisce l'orario ferroviario annuale sulla base delle richieste avanzate dalle imprese viaggiatori e merci secondo le regole e i criteri esposti nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento ufficiale con cui RFI comunica ai propri clienti

diretti criteri, procedure, modalità e termini per l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura e per l'erogazione dei servizi connessi.

Sul fronte internazionale promuove l'integrazione dell'infrastruttura italiana nella rete ferroviaria europea, coordinandosi con i gestori degli altri Paesi per quanto riguarda gli standard di qualità e la commercializzazione dei servizi, anche nell'ambito dei Gruppi di Interesse Economico Europei (GEIE), per l'interoperabilità delle reti e lo sviluppo dei Corridoi europei.





Aldo Isi Amministratore Delegato e Direttore Generale RFI



Rete Ferroviaria Italiana gestisce oltre 16.800 km di rete garantendo ogni giorno un'infrastruttura sicura, efficiente e accessibile grazie all'impegno quotidiano delle nostre persone: donne e uomini che lavorano con professionalità e dedizione su tutto il territorio nazionale per assicurare al Paese continuità e qualità del servizio.



I numeri di Rete Ferroviaria Italiana

Circa 16.900 km di linea e oltre 24.600 km di binario

Circa di 7.700 km di linea a doppio binario

Oltre 12.200 km di linea elettrificata

Circa 1.100 km di linea AV/AC

Circa 1100 km di linea con ERTMS





Intera rete con **sistemi di protezione**
della marcia del treno

Circa 2.200 fra stazioni e fermate

Più di 200 stazioni con servizio merci

Circa 10.000 treni al giorno

41 Imprese Ferroviarie

50 contratti

Circa 400 operatori d'impianto

Circa 377 milioni di treni*km effettuati nel 2024

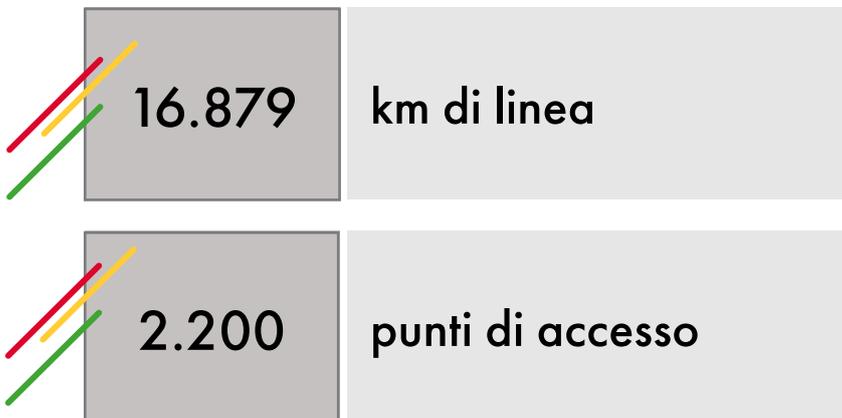


2. Infrastruttura e tecnologie

Con oltre 16.000 km di rete e oltre 2.000 punti di accesso a servizio dei viaggiatori per il network TPL, RFI assicura la disponibilità di una fitta ed estesa infrastruttura di collegamento che serve direttamente tutti i comuni italiani con più di 75.000 abitanti e il 97% dei comuni con più di 50.000 abitanti.

Il 46% delle linee è a doppio binario e, con una percentuale di linee elettrificate pari al 73%, la rete di RFI si pone al di sopra della media europea.

A fronte di una lunghezza complessiva delle linee in esercizio pari a 16.832 km, la percentuale delle linee gestite in telecontrollo è oltre l'80% mentre la percentuale della rete dotata del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), tecnologia armonizzata con lo standard europeo di interoperabilità tra le reti ferroviarie European Rail Traffic Management System (ERTMS), è pari a circa il 79%. Il resto della rete è attrezzata con sistema SSC.



	NORD	CENTRO	SUD E ISOLE
Km di rete	45%	21%	34%
Linee elettrificate	50%	23%	27%
Linee a doppio binario	50%	26%	24%
N. Stazioni	49%	20%	31%
Viaggiatori	56%	29%	15%

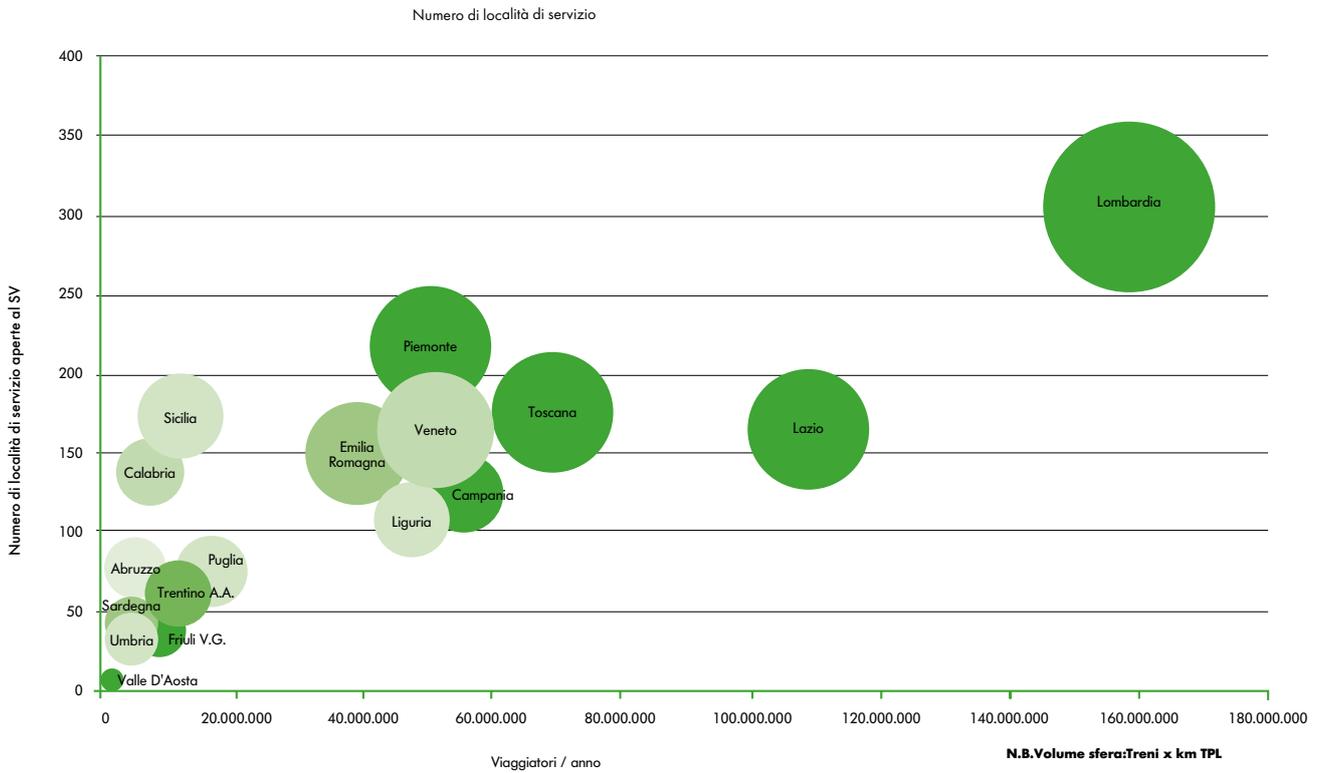




Nel grafico riportato nella sottostante Figura, per ciascuna Regione si evidenzia l'accessibilità della rete di RFI (numero di località per Servizio Viaggiatori), la frequentazione delle località di servizio (viaggiatori/anno) e l'utilizzo della rete da parte del trasporto regionale (treni-km TPL).

Dal confronto tra le diverse Regioni risulta che Lazio e Lombardia sono quelle con il maggior numero di viaggiatori e di treni-km TPL; con numeri simili a quelli del Lazio, segue la Toscana

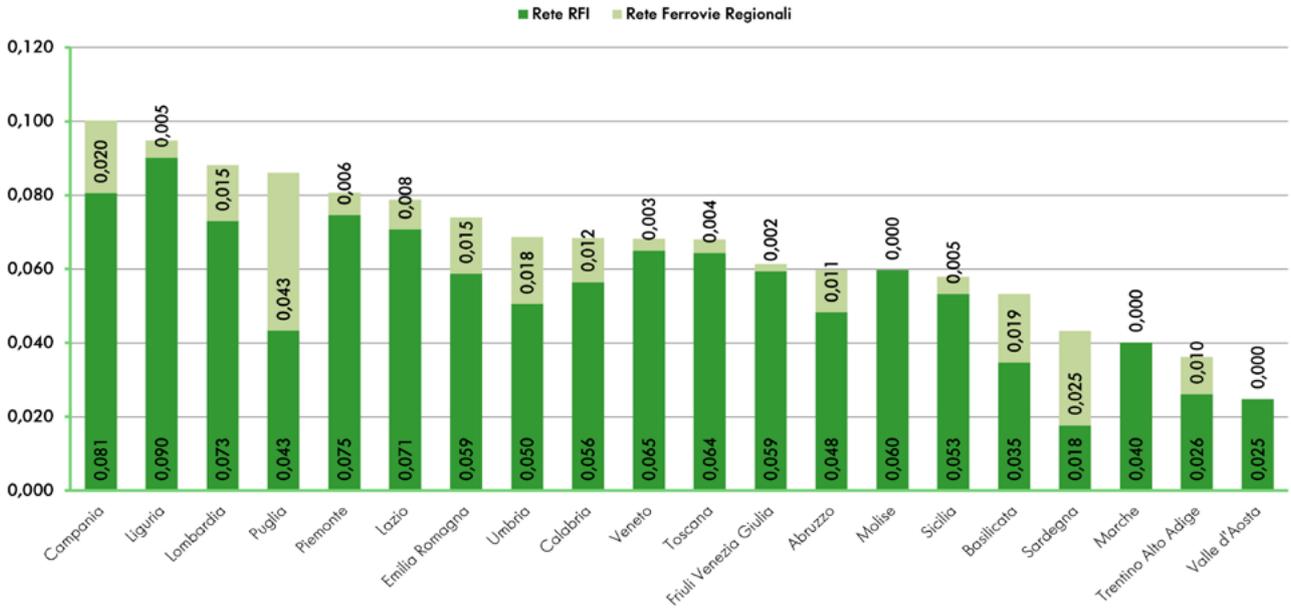
con una frequentazione delle stazioni di molto inferiore rispetto alle prime due Regioni. Al quarto posto per frequentazione delle stazioni segue la Campania, unica Regione del Sud Italia che presenta cifre elevate.



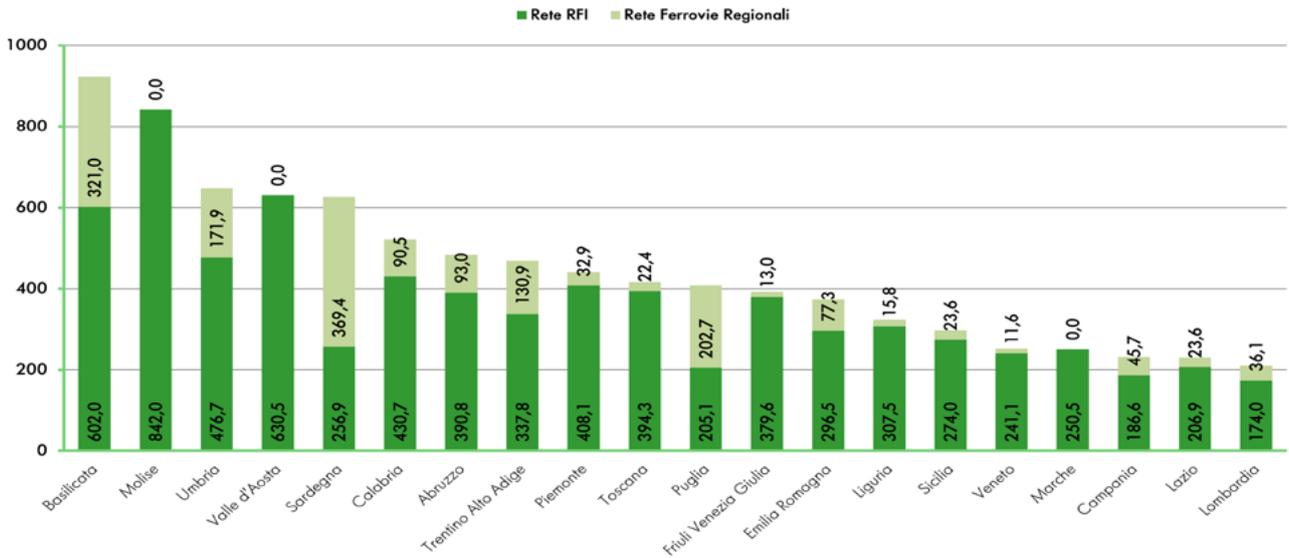
Per consentire un inquadramento generale della rete ferroviaria rispetto al territorio, sono stati calcolati i principali indicatori, in seguito richiamati puntualmente nel dettaglio di ciascuna Regione, che sulla base dei km di rete RFI in esercizio evidenziano la densità di rete e l'utilizzo dell'infrastruttura da parte del traffico TPL (dati al 31 dicembre 2024).



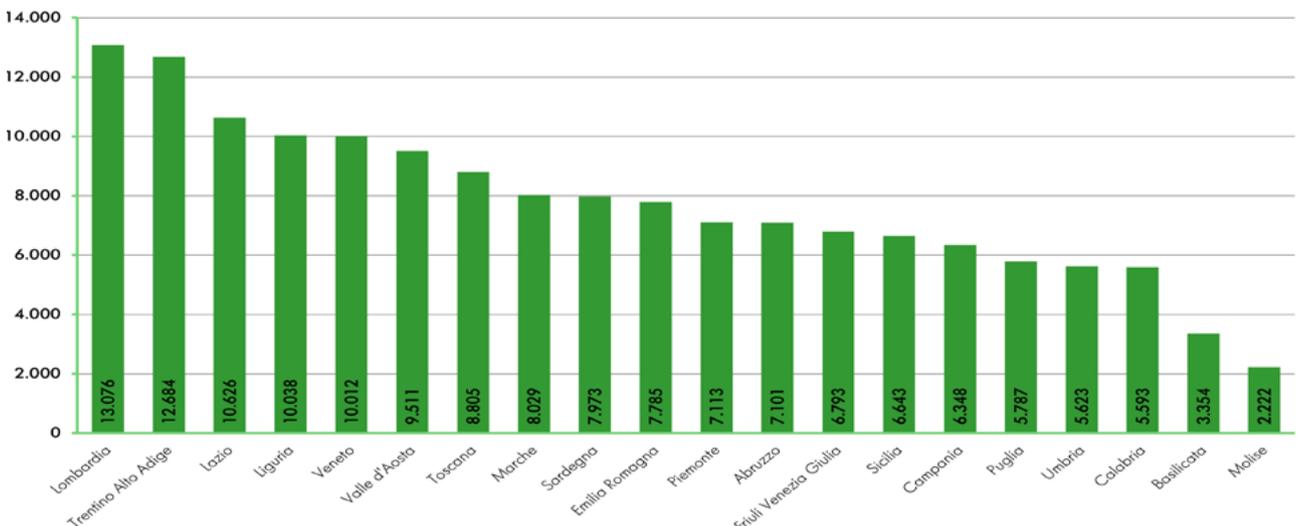
DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA [KM/KM^2]



DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE [KM/10^6 AB]



GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA PARTE DEL TPL [TRENI - KM TPL / KM BINARIO]





3. Inquadramento

Il Piano Commerciale del Gestore Infrastruttura

Con il Piano Commerciale, redatto in coerenza con la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria definita dal MIT, Rete Ferroviaria Italiana adempie agli obblighi derivanti dall'art. 15 comma 5 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 - Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione). Il Piano Commerciale è redatto anche ai sensi e per gli effetti dell'art. 11 quinquies del D.lgs. 112/2015.

Infatti, ai sensi dell'art. 8 comma 1 della direttiva 34/2012, gli Stati membri sviluppano l'infrastruttura ferroviaria nazionale, attraverso lo strumento della "strategia

l'equilibrio finanziario, indicando i mezzi per conseguire detti obiettivi.

Il Piano deve tener conto:

- / della strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria definita dallo Stato membro, al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità, in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura;
- / del finanziamento erogato dallo Stato membro.

Il Gestore dell'Infrastruttura assicura che i richiedenti noti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali abbiano accesso alle informazioni pertinenti e la possibilità di esprimersi

Il Piano Commerciale è la base su cui poggia lo sviluppo della nostra offerta



indicativa di sviluppo dell'infrastruttura" al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario.

Nell'ambito di tale strategia, riferita a un periodo di almeno cinque anni, lo Stato, attraverso lo strumento del Contratto di Programma, eroga al Gestore dell'Infrastruttura finanziamenti sufficienti in funzione dei compiti del Gestore della rete.

Secondo quanto stabilito anche dalla normativa nazionale di recepimento (D.lgs. 112/2015), la direttiva prevede un Piano Commerciale (art.8, comma 3 Direttiva 2012/34UE) da adottarsi a cura del Gestore dell'Infrastruttura, comprensivo dei programmi di investimento e di finanziamento volto a garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, nonché

il contenuto del Piano Commerciale riguardo alle condizioni di accesso e di uso e alla natura, fornitura e sviluppo dell'infrastruttura, prima della sua approvazione da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

A tal fine il Gestore dell'Infrastruttura pubblica, sul proprio sito internet, il Piano Commerciale tre mesi prima della sua adozione, concedendo ai richiedenti trenta giorni per esprimere un parere non vincolante sulle tematiche suddette.





I contenuti

Il Piano Commerciale rappresenta le azioni di sviluppo tecnologico e infrastrutturale messe in campo dal Gestore Infrastruttura per promuovere la crescita del trasporto ferroviario, sia per i viaggiatori che per le merci, coerentemente con gli scenari di mercato previsti, le esigenze dei clienti e il Piano Industriale.

La pubblicazione del Piano permette a tutti gli stakeholder di conoscere lo scenario infrastrutturale e tecnologico futuro della rete ferroviaria italiana.

Le azioni e gli interventi dichiarati nel documento hanno,

prevalentemente, previsione di attivazione tra il 2025 e il 2029.

Sono stati comunque inseriti gli interventi significativi in termini di ricadute commerciali, con previsione di attivazione nei successivi anni del Piano d'Impresa, ma che hanno almeno una fase funzionale totalmente finanziata nel Contratto di Programma Investimenti (CdP-I) 2022-2026 in vigore (aggiornamento 2024).





4. Il ruolo del Gestore nel PNRR

Il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale è stato chiamato a svolgere un ruolo fondamentale nella definizione e nell'attuazione del PNRR con riferimento, in particolare, agli investimenti previsti nella Missione 3 Infrastrutture per una mobilità sostenibile destinati per l'80% a interventi di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria nazionale e regionale (Componente 1 Investimenti sulla rete ferroviaria) per un totale di circa 22 mld di euro. Ciò in coerenza con il ruolo attribuito al trasporto ferroviario nel quadro degli obiettivi definiti dalla Sustainable and Smart Mobility Strategy (SSMS) proposta dalla CE nel 2020 per contribuire alla riduzione del 90% delle emissioni di Co2 entro il 2050, e per completare lo spazio unico europeo dei trasporti delineato con il Libro Bianco del 2011 anche al fine di promuovere la coesione, ridurre le disparità regionali, migliorare la connettività e l'accesso al mercato interno per tutte le regioni.

Aggiungendo risorse a progetti già esistenti e accelerandoli, nonché introducendone di nuovi collegati alla strategia di infrastrutturazione del Paese (#Italia Veloce), gli investimenti ferroviari inseriti nella Missione 3 del PNRR – integrati con quelli previsti dal relativo Fondo Complementare ex art. 4 DL. 59/2021 – puntano a realizzare e completare opere che fanno parte di progetti infrastrutturali europei o che colmano gap penalizzanti per lo sviluppo economico del Paese e, in particolare, del Mezzogiorno e delle Isole.

Orientati allo sviluppo dei principali assi ferroviari, legandoli e integrandoli alla rete AV/AC, alla velocizzazione e all'ammmodernamento dell'intera rete, comprese le linee regionali, al rafforzamento del trasporto su ferro per la movimentazione delle merci sulle lunghe distanze e al miglioramento dei collegamenti di ultimo miglio, gli investimenti PNRR della Missione 3 di cui è incaricata RFI sono articolati in nove capitoli indicati in Misura. I progetti del perimetro PNRR vengono contraddistinti, nel documento, dalle icone istituzionali e da singole icone che ne definiscono la Misura come di seguito riportato:

PNRR Misura 1.1	Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il sud per i passeggeri e le merci
PNRR Misura 1.2	Linee ad Alta Velocità nel Nord che collegano all'Europa
PNRR Misura 1.3	Connessioni diagonali
PNRR Misura 1.4	Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)

PNRR Misura 1.5	Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave
PNRR Misura 1.6	Potenziamento delle linee regionali
PNRR Misura 1.7	Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie del Sud
PNRR Misura 1.8	Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud
PNRR Misura 1.9	Connessioni interregionali

Tra i benefici attesi:

- / maggiore integrazione tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e le ferrovie regionali
- / ampliamento e integrazione dei servizi ferro/gomma
- / omogeneizzazione degli standard di sicurezza
- / nuove connessioni passeggeri e merci con aeroporti, porti e terminali
- / ottimizzazione dell'offerta con integrazione tra servizi Alta Velocità e trasporto pubblico locale

Gli investimenti previsti mirano a completare entro il 2026 una significativa tappa verso la realizzazione di un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse al Green Deal europeo e di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs, Sustainable Development Goals) individuati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, e in particolare ad alcuni di essi.



PNRR		Contributo agli obiettivi dell'Agenda 2030					
Missione	Componente						
M3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile	C1: Investimenti sulla rete ferroviaria	8 LAVORO E CRESCE ECONOMICA	9 IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE	10 RIDUZIONE LE DISUGLIANZE	11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI	12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI	13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO

La valenza in termini di sostenibilità degli investimenti RFI riguarda tanto le finalità delle opere da realizzare, una volta attivate, quanto le scelte e le modalità di progettazione e di realizzazione. Come richiesto, per tutte le misure inserite nei Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza, è stata verificata, in via preliminare, la conformità al principio del Do Not Significant Harm (DNSH) definito dal Regolamento UE 2020/852 (c.d. Regolamento Tassonomia) in base al quale un'attività economica è sostenibile se contribuisce ad almeno uno dei sei obiettivi ambientali previsti dallo stesso Regolamento senza arrecare danno ai restanti obiettivi ambientali.

La "nuova" chiave di lettura connessa al rispetto del principio DNSH a cui sono stati sottoposti gli investimenti ferroviari ha permesso di esplicitare in modo organico come la sostenibilità dell'infrastruttura di RFI non sia solo una caratteristica intrinsecamente connessa alla modalità di trasporto per cui è realizzata (il ferro contribuisce per meno dello 0,5% alle emissioni di Co2 del settore trasporti in Europa, complessivamente responsabile del 25% delle emissioni totali), ma anche una qualità da costruire operativamente affiancando al rispetto dei vincoli normativi e procedurali consolidati l'adozione volontaria delle migliori best-practices sia in fase di progettazione che di realizzazione delle infrastrutture, per creare valore condiviso per i territori e per tutti gli stakeholder.

RFI ha fornito agli stakeholder una prima evidenza di quanto previsto nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nella versione straordinaria PNRR del Piano Commerciale pubblicata ad agosto 2021.

Ogni progetto inserito nel PNRR viene individuato con una specifica icona, come previsto nelle «linee guida per la comunicazione e le azioni informative a cura sei Soggetti Attuatori e beneficiari del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

5. Politiche di sviluppo del Gestore

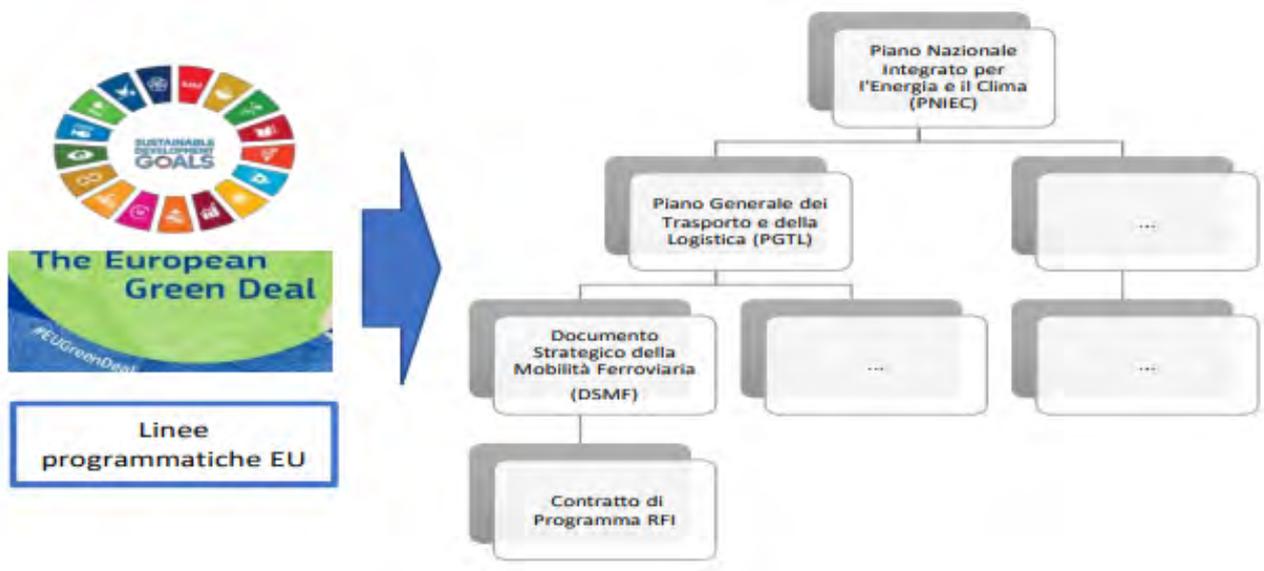
Linee strategiche

Le infrastrutture sono essenziali per permettere la mobilità delle persone, lo spostamento delle merci, la fornitura di acqua ed energia, la qualità abitativa e dell'ambiente di vita, la trasmissione di informazioni e la comunicazione tra soggetti geograficamente distanti. Esse costituiscono, quindi, la spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale di un territorio, influenzandone la produttività, facilitando il commercio con altre aree e mercati, migliorando l'inclusione economica e sociale. In questa prospettiva, il sistema infrastrutturale è un elemento cardine per la promozione di un modello di sviluppo più inclusivo, resiliente

e sostenibile ed infatti assume un'importanza chiave all'interno dell'Agenda ONU 2030 soprattutto in considerazione degli impatti diretti e indiretti che ha sulle molteplici dimensioni identificate dai 17 obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs).

L'Agenda 2030, oltre ad offrire un quadro strategico integrato dove le dimensioni economiche, sociali e ambientali contribuiscono in maniera sinergica a definire un modello di sviluppo sostenibile, permette attraverso un sistema di target e indicatori di evidenziare il posizionamento di ogni Paese rispetto alle ambizioni descritte dagli SDGs.

PROCESSO INTEGRATO DI PIANIFICAZIONE AMBIENTALE, DEI TRASPORTI E DEL TERRITORIO: FOCUS SULLA MOBILITÀ FERROVIARIA



Estratto dall'Allegato al DEF 2022 Dieci anni per trasformare l'Italia, Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti.

Con riferimento alla modalità ferroviaria, la programmazione di medio-lungo termine prevede lo sviluppo di sistemi integrati di trasporto a lunga percorrenza e locale per una mobilità sostenibile per conseguire gli obiettivi generali di:

/ ridurre le disuguaglianze territoriali in termini di dotazione infrastrutturale e di servizi di mobilità, basandosi, tra l'altro, su criteri di accessibilità territoriale ed equità;

/ ridurre le emissioni di gas climalteranti e l'inquinamento, in particolar modo nelle città, e procedere nel percorso della decarbonizzazione e della transizione ecologica che vede il trasporto ferroviario svolgere un ruolo centrale.



Uno dei punti chiave del processo per uno sviluppo economico sostenibile del Gestore Infrastruttura è il coinvolgimento degli interlocutori chiave.

Considerare l'opinione degli stakeholder significa aprirsi a nuove opportunità utili al rafforzamento della catena del valore, ma anche ad aumentare il capitale relazionale e il livello di fiducia. La pratica dello stakeholder engagement - strumento di ascolto, dialogo e coinvolgimento - può portare in molti casi a migliorare la qualità dei rapporti e ad avviare partnership innovative.

La messa in consultazione del Piano Commerciale, insieme al processo annuale del Tavolo Tecnico di Ascolto, è il principale strumento che il Gestore Infrastruttura mette in campo al fine di perseguire il coinvolgimento degli interlocutori chiave.

A livello europeo sono previsti importanti target su due orizzonti temporali (2030 e 2050), come indicato dalla Sustainable and Smart Mobility Strategy (SSMS) proposta dalla CE nel 2020, che definisce gli obiettivi per la riduzione delle emissioni del 90% entro il 2050, in linea con il Green Deal europeo.

In base a tale strategia:

/ entro il 2030 in Europa il traffico ferroviario ad alta velocità ed il traffico ferroviario merci dovranno rispettivamente raddoppiare ed aumentare del 50% rispetto ai livelli del 2015. Parallelamente, i trasporti di linea collettivi inferiori a 500 km dovranno essere a emissioni zero, il trasporto intermodale su ferro e per via navigabile dovrà essere in grado di competere con il trasporto su strada nell'UE, il traffico ferroviario ad alta velocità dovrà raddoppiare in tutta Europa;

/ entro il 2050 il traffico ferroviario ad alta velocità dovrà triplicare, il traffico merci ferroviario dovrà raddoppiare, la rete di trasporto transeuropea (TEN-T) multimodale sarà pienamente operativa per un trasporto sostenibile e intelligente con connettività ad alta velocità, tutti i costi esterni del trasporto intra UE dovranno essere coperti dagli utenti del trasporto.

Il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) è chiamato quindi a svolgere un ruolo fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi definiti dalla Sustainable and Smart Mobility Strategy, per contribuire alla riduzione del 90% delle emissioni di Co2 entro il 2050 e per completare lo spazio unico europeo dei trasporti delineato con il Libro Bianco del 2011 anche al fine di promuovere la coesione, ridurre le disparità regionali, migliorare la connettività e l'accesso al mercato interno per tutte le regioni.



In linea con quanto previsto nel **Piano Industriale** del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, le Strategic Proposition del Gestore **relative allo sviluppo infrastrutturale** sono:

- / rete passeggeri più performante, capillare e accessibile;
- / rete merci più competitiva, integrata e intermodale;
- / valorizzazione stazioni e asset ampliando il business;
- / rete più Green, community, people & customer oriented;
- / rete avanzata, digitale e tecnologica.

Rete passeggeri più performante, capillare e accessibile

- Supportare l'intermodalità dei passeggeri attraverso nuovi collegamenti con aeroporti e porti, creando nuovi punti di accesso alla IFN nei luoghi di maggior bacino di utenza, aumentando l'integrazione con le reti regionali, ex concesse.
- Garantire una connessione sempre migliore sul lungo percorso, completando la Rete Alta Velocità sull'Asse Orizzontale e potenziando le tratte antenna.
- Migliorare le prestazioni dei servizi regionali, puntando al cadenzamento dell'offerta e intervenendo puntualmente nella risoluzione dei colli di bottiglia.
- Incrementare la capacità della rete, attraverso interventi di raddoppio e quadruplicamento delle linee a maggior traffico, la creazione di itinerari alternativi e l'upgrade tecnologico del sistema di **distanziamento** dei treni nei principali nodi metropolitani.

Rete merci più competitiva, integrata e intermodale

- Migliorare la qualità e l'efficienza dell'offerta per il trasporto merci, grazie all'adeguamento prestazionale della Rete Ten-T Core Merci agli standard richiesti dall'Europa.
- Supportare l'integrazione modale, attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti con porti e terminali, nonché il potenziamento di quelli esistenti.
- Potenziare i collegamenti internazionali e le reti di valico, mediante la creazione di nuovi tunnel.

Valorizzazione stazioni e asset ampliando il business

- Migliorare il servizio in stazione, con particolare attenzione alla riqualificazione degli spazi, comprese le aree esterne, all'informazione al pubblico e all'intermodalità.
- Migliorare l'accessibilità alle stazioni, con particolare riguardo alle persone a ridotta mobilità.
- Stazioni come elemento centrale della nuova mobilità, attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture, con funzione di HUB, per migliorare l'accesso al trasporto ferroviario, anche nell'ambito dei piani di sviluppo del sistema di mobilità territoriale.

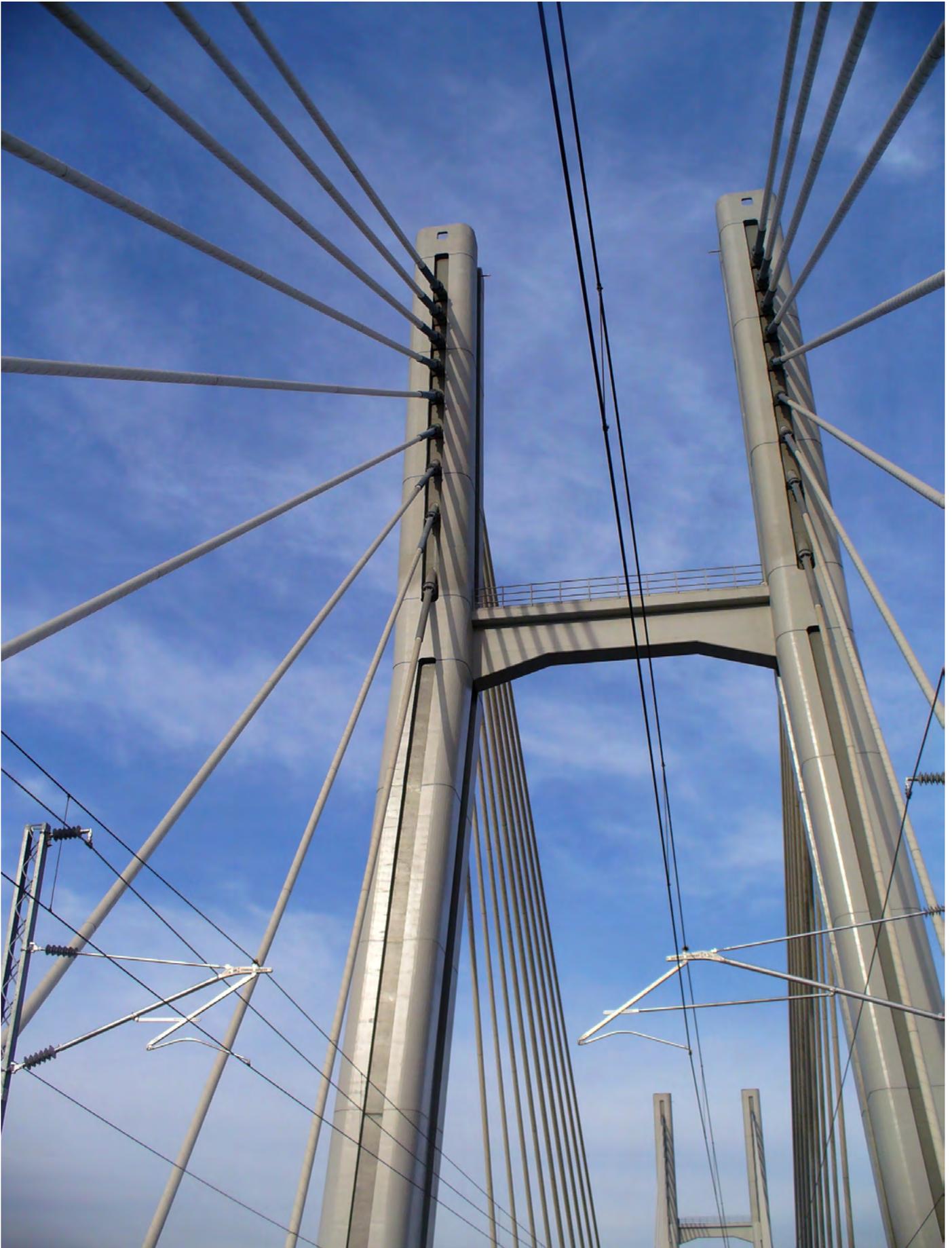
Rete più Green, community, people & customer oriented

- Adottare iniziative per la mitigazione del cambiamento climatico attraverso l'elettrificazione delle linee a trazione diesel.
- Implementare nuovi modelli di progettazione sostenibile e valorizzare i territori attraversati, ampliando il numero di stazioni con servizi alle persone con disabilità e a ridotta mobilità.

Rete più avanzata, digitale e tecnologica

- Ottimizzare le attività di comando, controllo e segnalamento, implementando nuove tecnologie per la gestione della circolazione e per il distanziamento dei treni.







6. La rete transeuropea dei trasporti

Il 18 luglio 2024 è entrato in vigore il Regolamento UE 2024/1679 che ha riconfigurato la Rete transeuropea dei trasporti e ha modificato il Regolamento UE 913/2010 istitutivo dei Corridoi Merce. La rete TEN-T è articolata in 9 "corridoi di trasporto europei - ETC" che allineano i tracciati dei Corridoi della rete centrale (istituiti con il Regolamento UE 1315/2013) con quelli dei Corridoi Ferroviari Merce.

I Corridoi di Trasporto Europei d'interesse italiano sono 5, uno in più rispetto al Regolamento UE 2013/1315, come di seguito riportati:

- / Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo;
- / Corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
- / Corridoio Mar Baltico- Mar Adriatico;
- / Corridoio Mediterraneo;
- / Corridoio dei Balcani occidentali — Mediterraneo orientale (nuovo corridoio con la tratta ferroviaria Trieste-Villa Opicina).

Sono state molte le modifiche che l'Italia ha proposto e ottenuto nella rivisitazione della Rete, a dieci anni dall'approvazione del primo Regolamento, a valle degli approfondimenti effettuati sulla realizzabilità degli interventi infrastrutturali necessari.

Le linee LL Roma – Firenze e la linea Roma – Napoli via Formia sono passate dalla Rete Core alla Rete Core Extended, sostituite rispettivamente dalla linea Tirrenica Nord e dalla linea Roma – Napoli via Cassino.

La Nuova Rete TEN-T in Italia

La nuova rete TEN-T contribuirà al conseguimento degli obiettivi dell'UE in materia di mobilità sostenibile, al corretto funzionamento del mercato interno e alla coesione economica, sociale e territoriale dell'UE. La rete sarà sviluppata o ammodernata per fasi, su tre orizzonti temporali:

- / il completamento della rete centrale entro il 2030;
- / la rete centrale estesa, di recente introduzione, entro il 2040;
- / la rete globale entro il 2050.

Il nuovo termine intermedio corrispondente al 2040 è stato introdotto per portare avanti il completamento di progetti su vasta scala, principalmente transfrontalieri, come i collegamenti ferroviari mancanti, prima del termine fissato per la rete globale al 2050. Con il nuovo Regolamento viene ampiamente riconosciuta la centralità della modalità ferroviaria nella migrazione verso forme di trasporto più sostenibili e proprio per rafforzare questo ruolo vengono introdotti nuovi requisiti infrastrutturali e operativi finalizzati a garantire collegamenti ferroviari migliori e più rapidi sia per il traffico passeggeri che merci a livello internazionale e nazionale.



Relativamente al segmento merci e della logistica, in aggiunta ai parametri già previsti dalla normativa esistente, quali lo scartamento nominale europeo, la velocità minima merci di 100 km/h e la massa assiale a 22,5 tonnellate, il nuovo Regolamento ha introdotto nuovi requisiti infrastrutturali e nuove priorità operative:

- / sagoma limite per il trasporto di semirimorchi alti 4m su carri di almeno 27cm dal piano del ferro sulle linee merci della rete centrale e centrale estesa al 2040;
- / circolazione di treni lunghi 740m, con obbligo di una offerta minima di tracce a 740 m sulle linee merci a semplice e doppio binario (ad es. su linee a doppio binario appartenenti alla rete core almeno 1 traccia ogni 2 ore per direzione e non meno di 24 tracce al giorno se richieste dalle imprese ferroviarie);
- / l'introduzione di priorità operative, per consentire maggiori sinergie tra la pianificazione delle infrastrutture e l'esercizio dei servizi di trasporto, da implementare entro il 2030 sulle linee merci a cura delle strutture di governance dei Corridoi Ferroviari Merci:
 - tempi di attesa medi massimi alle frontiere di 25 minuti
 - arrivo a destino con un ritardo massimo non superiore a 30 minuti per almeno il 75% dei treni merci internazionali;

Nella pianificazione degli investimenti infrastrutturali gli Stati Membri dovranno valutare la possibilità di implementare i requisiti ferroviari duali per la mobilità civile e militare.

Relativamente al segmento passeggeri, le principali novità introdotte sono:

La velocità minima di 160 km/h per le linee ferroviarie convenzionali della rete centrale e della rete centrale estesa ;
Il collegamento della rete ferroviaria a lunga percorrenza con gli aeroporti aventi volumi di traffico annuale superiore a 12 milioni di passeggeri.

Inoltre, l'implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) sulla rete centrale al 2030, sulla rete centrale estesa al 2040 e sulla rete globale al 2050, viene accompagnata alla graduale dismissione dei sistemi di classe B.





7. La programmazione degli Investimenti

La programmazione degli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale è definita da una serie di norme e documenti che regolano la realizzazione delle Opere Pubbliche nel settore dei trasporti. Si tratta di un quadro di riferimento in corso di aggiornamento a seguito dell'emanazione del nuovo Codice dei Contratti D.Lgs.36/2023. In particolare, nell'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2024 si sottolinea che il 2023 è stato un anno di transizione normativa, in cui è mutato l'impianto utilizzato negli anni precedenti per le azioni di pianificazione e programmazione strategica delle infrastrutture. Il Governo, con il D.Lgs. n. 36, ha approvato il nuovo Codice dei Contratti Pubblici e, in particolare, con l'articolo 39 ha previsto i criteri per l'individuazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale, che nell'Allegato Infrastrutture sono declinati, proponendo una metodologia specifica.

I principali riferimenti sono costituiti da:

- / Il MEF e il MIT, che rendono disponibili i finanziamenti con le Leggi nazionali; la Commissione Europea che assegna co-finanziamenti nell'ambito di programmazioni annuali e pluriannuali.
 - / I Contratti di Programma (CdP) tra MIT-RFI che disciplinano le modalità di finanziamento degli investimenti e la pianificazione temporale dei fabbisogni finanziari.
- Il processo di pianificazione/programmazione/progettazione/realizzazione delle opere pubbliche si applica a tutte le tipologie di intervento sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e in particolare:
- / investimenti di manutenzione straordinaria necessari al mantenimento in esercizio per la messa in disponibilità della Rete in condizioni di sicurezza e affidabilità, le cui modalità di realizzazione e finanziamenti sono disciplinate dal CdP parte Servizi (CdP-S);
 - / investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini del miglioramento dei livelli di sicurezza e per ottemperare alle innovazioni introdotte dalle disposizioni normative, della qualità e del volume dei servizi, le cui modalità di realizzazione e finanziamento sono disciplinate dal CdP parte Investimenti (CdP-I).

/ L'Allegato Infrastrutture al DEF che rappresenta il documento programmatico sulla base del quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delinea il quadro delle scelte relative agli investimenti prioritari aggiornando il quadro generale della programmazione delle infrastrutture; il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria (DSMF) di durata quinquennale illustra le

Il Piano Commerciale recepisce un piano investimenti risultato di un processo che coinvolge le istituzioni pubbliche deputate a governare lo sviluppo infrastrutturale del Paese

esigenze in materia di mobilità passeggeri e merci per ferrovia approvato con decreto MIT il 29/4/2022.

- / Le linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche per il settore ferroviario redatte dal MIT nel 2017 in coerenza con il D.Lgs 228/2011; le linee guida operative per il settore ferroviario del MIT pubblicate nel 2021; le linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC redatte dal CSLLPP nel 2021. Questi documenti stabiliscono i criteri per determinare la sostenibilità degli investimenti, in chiave economica, sociale e ambientale.





8. Descrizione del documento

La Road map

Il Piano Commerciale è alimentato dalla fase di Analisi con un'attenta valutazione degli input di natura interna ed esterna. La sua costruzione si attua attraverso la fase di Pianificazione nella quale sono individuate le azioni con le relative priorità in base a KPI misurabili e determina azioni gestionali, di potenziamento/efficientamento a servizio dei business Lungo Percorso, TPL e Mercì.

Un ruolo fondamentale è rappresentato dall'osservatorio di mercato, che garantisce al Gestore Infrastruttura un duplice risultato: una dinamica collaborazione con le Imprese Ferroviarie e una verifica sul campo della correttezza delle attività svolte verso il cliente finale.

A partire dal 2018, come previsto nella sezione 3.8 del PIR, è stato istituito il tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura. Questo incontro, convocato con cadenza annuale, è stato istituito per creare un confronto continuo tra Rete Ferroviaria Italiana SpA, la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e gli Stakeholder (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro) al fine di individuare proposte tali che possano apportare efficientamento al sistema ferroviario e indirizzare le scelte nell'avvio degli investimenti in modo da generare una pianificazione attenta anche alle esigenze degli operatori del settore ferroviario.

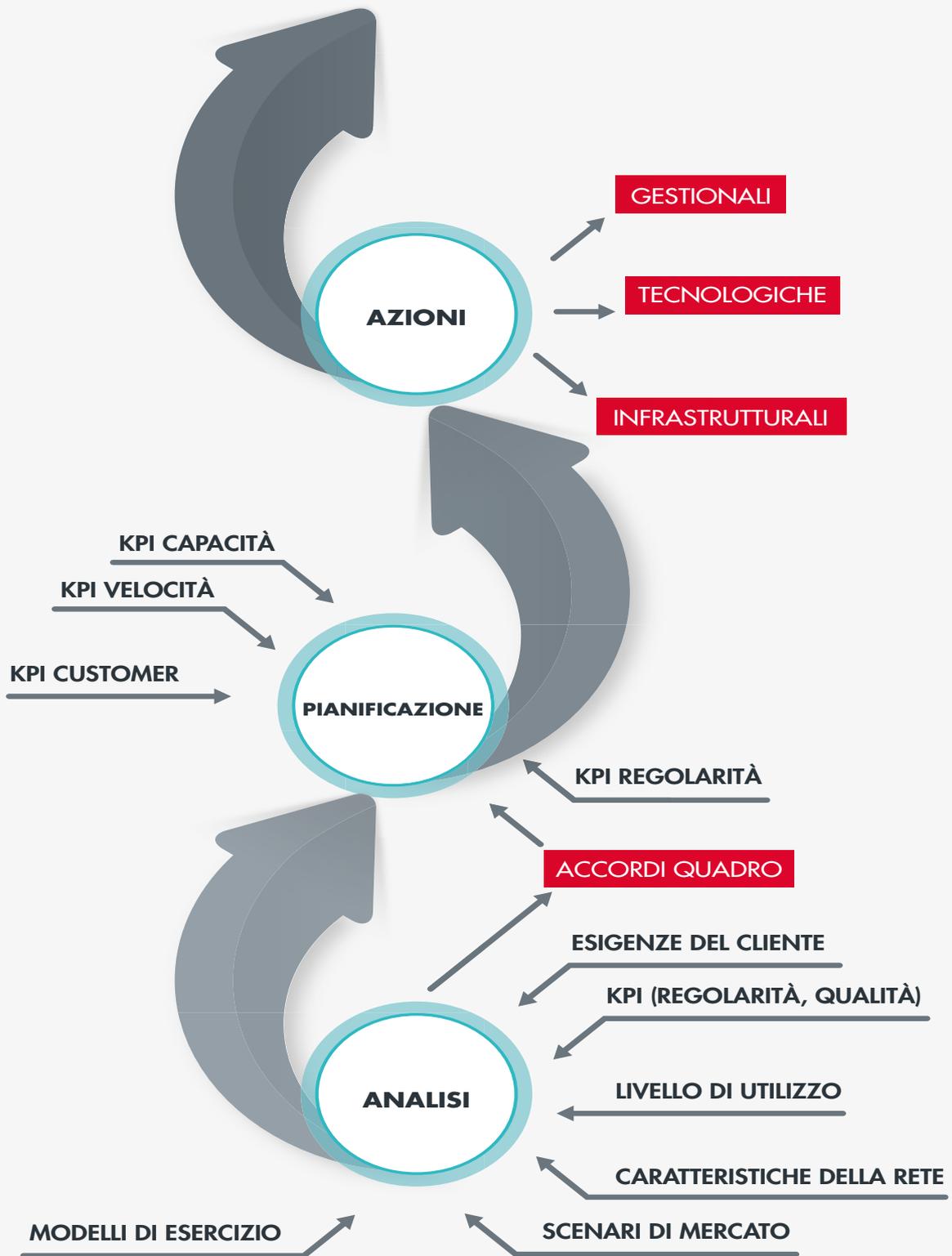
La pubblicazione, la consultazione e l'adozione

Il Piano Commerciale, prima di essere adottato, in ottemperanza a quanto previsto dal decreto legislativo n. 112 del 2015, è reso disponibile in consultazione sul sito internet di RFI a Richiedenti noti e non, i quali potranno esprimere un parere non vincolante

Il monitoraggio e l'aggiornamento

Il Piano Commerciale, per sua natura, è un documento in continua evoluzione. È necessario pertanto monitorare costantemente lo sviluppo delle azioni e degli interventi in esso contenuti.

L'aggiornamento del documento, essendo strettamente connesso alle disponibilità finanziarie per gli investimenti, avverrà a valle dell'aggiornamento del Contratto di Programma Investimenti e ogni qual volta il Gestore avrà esigenza di modificare gli impegni dichiarati.



9. Assumption

Gli scenari di attivazione indicati nel sito e nei documenti sono suscettibili di variazioni a valle della chiusura delle fasi di progettazione e della programmazione effettiva dei lavori interferenti con l'esercizio, da compatibilizzare con l'offerta commerciale e con la correlata pianificazione dei richiedenti. Inoltre, l'attivazione degli interventi è soggetta a modifiche in relazione ad altre esigenze che possono emergere per motivi di sicurezza o per imprevisti nella loro esecuzione.

I KPI di risultato dichiarati sono suscettibili di variazioni a valle della definizione dell'offerta commerciale e della correlata pianificazione dei Richiedenti.

I progetti inseriti nel Piano Commerciale hanno almeno una fase realizzativa funzionale completamente finanziata. Non vengono quindi riportati tutti quei progetti che sono presenti nel Contratto di Programma Investimenti 2022-2026 aggiornamento 2024, per i quali sono in corso le attività progettuali, ma non è finanziata la fase realizzativa. Negli ultimi due anni alcuni progetti presenti nel Piano Commerciale, e quindi finanziati, hanno perso il finanziamento. Questi progetti sono ancora presenti nel documento e la presunta data di attivazione è subordinata all'effettiva copertura del fabbisogno finanziario.

I modelli di esercizio che vengono rappresentati come obiettivo del relativo progetto di investimento, si basano sugli Accordi Quadro stipulati con le regioni.

I criteri utilizzati per definire i modelli di esercizio sono i seguenti:

- / le ipotesi di nuovi servizi lungo percorso, merci e regionali potrebbero essere soggette a modifiche in fase di contrattualizzazione con le IF;
- / il numero di treni espresso in treni/g si intende complessivo per entrambi i sensi di marcia, il numero di treni espresso in treni/h si intende per senso di marcia;
- / i dati si riferiscono ad un giorno feriale;
- / l'ipotesi di offerta può non saturare la capacità della linea interessata dall'investimento, prendendo in considerazione le limitazioni di capacità imposte dalle linee afferenti e dalle località di servizio (effetto rete);
- / si ipotizza di attivare il modello di esercizio indicato nel primo orario di servizio successivo all'attivazione del progetto a cui il modello è riferito e dei progetti correlati.

La maggior parte dei progetti inseriti in Piano Commerciale hanno almeno una fase realizzativa funzionale finanziata in Contratto di Programma 2022-2026, agg. 2024.



10. L'articolazione

Il processo di digitalizzazione del Piano Commerciale ha portato ad un significativo incremento delle informazioni messe a disposizione degli stakeholder. Al fine di aiutare il fruitore del sito alla navigazione, di seguito ne viene rappresentata l'articolazione.

Sul sito del Piano Commerciale sono inoltre presenti dei Video Tutorial per facilitarne l'utilizzo.

In continuità con il passato, il Piano Commerciale è diviso in quattro parti, accessibili dalla barra in alto del sito. Nelle singole pagine le informazioni sono disponibili attraverso cruscotti interattivi, storymap e documenti scaricabili.

Tutti i progetti di investimento sono rappresentati nella nuova mappa interattiva presente nella Home Page.

/ Trasporto Pubblico Locale

In questa sezione sono rappresentati gli interventi dedicati al potenziamento dei servizi TPL, in particolare:

- / maggiore integrazione tra ferro e gomma;
- / incremento della capacità sulle linee dichiarate sature;
- / incremento della capacità dei nodi attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative;
- / risoluzione delle principali interferenze tra flussi sugli impianti critici;
- / incremento della regolarità dei servizi mediante l'implementazione di nuove tecnologie in linea e in stazione.

I progetti, completamente georeferenziati, sono rappresentati nel cruscotto dedicato e sono descritti nella Storymap.

/ Lungo Percorso

In questa sezione sono rappresentati, con l'obiettivo di incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema della mobilità, con un mix di investimenti "leggeri" e investimenti "pesanti", interventi finalizzati a:

- / all'upgrading prestazionale e allo sviluppo della rete AV/AC;
- / alla velocizzazione dei tratti antenna AV;
- / al collegamento con i principali aeroporti del Paese.

I progetti, completamente georeferenziati, sono rappresentati nel cruscotto dedicato e sono descritti nella Storymap.

/ Merci

In questa sezione sono rappresentati i progetti di investimento dedicati al trasporto merci, come il programma di adeguamento prestazionale della Rete TEN-T Core Merci e i nuovi collegamenti con i porti e i terminali merci.

Nel cruscotto sono presenti i seguenti item:

- / la nuova Rete TEN-T Merci, con evidenza delle tratte Core, Extended Core e Comprehensive;
- / lo Slider temporale delle prestazioni, nel quale anno per anno è visibile l'avanzamento del piano per le tre principali prestazioni: sagoma, modulo e peso assiale;
- / il piano di potenziamento dei collegamenti con i principali porti e terminali merci;
- / il reticolo logistico, dove sono rappresentati i porti Core Merci, i terminali merci Core e tutte le località di servizio a cui sono allacciati i raccordi industriali o piattaforme logistiche private;
- / la lunghezza media dei treni merci circolati tratta per tratta, con il confronto tra la situazione del 2024 e del 2025;
- / la rappresentazione degli interventi di potenziamento delle Sottostazioni Elettriche per aumentare la possibilità di far circolare treni pesanti fino alle 2500 tonnellate;
- / la rappresentazione del programma «Ultimo Miglio», con evidenza degli interventi realizzati e in corso di realizzazione.

Infine, sono rappresentati i progetti, completamente georeferenziati, sia nel cruscotto, che nella storymap.

/ Piani Nazionali

In questa sezione sono rappresentati tutti i programmi di investimento trasversali ai tre business.

Nel cruscotto sono presenti i seguenti item:

- / gli scenari futuri, rappresentati nella Home Page, qui sono navigabili attraverso le funzionalità del cruscotto;
- / il Piano Integrato Stazioni, con il dettaglio dell'inizio e della fine prevista delle attività e dove si interviene, se sul Fabbricato Viaggiatori, sui marciapiedi e in generale sull'accessibilità e sulle aree esterne;
- / il piano di potenziamento dei servizi extra PMdA, con il dettaglio della tipologia di servizio su cui si interviene;
- / il piano di soppressione dei passaggi a livello;
- / il piano di migrazione SSC – SCMT;
- / il piano di adeguamento ERTMS.





11. Osservatorio di Mercato RFI

Le indagini relative all'Osservatorio IF nel corso degli anni sono state ottimizzate ed arricchite per comprendere meglio le aree su cui intervenire per migliorare la qualità dei servizi offerti dal GI.

In particolare, il questionario è stato significativamente rivisitato, così da coprire in modo più dettagliato e adeguato l'evoluzione dello scenario normativo e regolatorio di riferimento e i diversi aspetti della relazione tra GI e IF.

Infine, per rendere i risultati dell'indagine più funzionali al miglioramento continuo dei servizi offerti e dei retrostanti processi interni, si è deciso di:

- / modificare la frequenza di rilevazione delle indagini CAWI (Computer Assisted Web Interviewing) da annuali a biennali in modo da avere il tempo per intervenire su alcune delle criticità emerse nell'indagine quantitativa;
- / introdurre delle indagini di tipo qualitativo, i tavoli di marketing, con l'obiettivo di analizzare in profondità le aspettative e desiderata delle IF, e focalizzare ancor di più le possibili aree di intervento.

Per tutti gli aspetti indagati dal questionario si evince un importante calo di soddisfazione sia per il target delle IF Pax che delle IF Mercè. Queste ultime inoltre appaiono essere più critiche rispetto ai diversi macro e microfattori indagati come si evince dai Gap rilevati in calo ma anche dai verbatim delle IF.

I rappresentanti delle Imprese in questa rilevazione, come in passato, lamentano uno scarso coinvolgimento nelle decisioni prese da RFI o comunque una non presa in carico delle diverse esigenze delle IF. Lamentano insoddisfazione circa aspetti oramai più volte indicati e verso i quali, nel tempo, non hanno trovato miglioramenti.

Nel 2024 non sono quindi state effettuate nuove osservazioni. I dati rappresentati sono quelli del 2023.



La Qualità del servizio fornito nel complesso per le IF passeggeri è in calo rispetto al 2021:

- / 4pp per le IF soddisfatte (voto compreso tra 6 e 9) (90%)
- / 5pp per le IF pienamente soddisfatte (giudizio 7-9)(71%)
- / Calo generalizzato della soddisfazione su gran parte dei macrofattori.



Calo generalizzato su tutti i macrofattori nel settore merci:

- / 17 p.p. per le IF soddisfatte (voto compreso tra 6 e 9) (69%)
- / 20 p.p. per le IF pienamente soddisfatte (giudizio 7-9) (44%)



Metodologia

Indagine, campione e profilo delle IF intervistate

L'Osservatorio IF Merci nasce nel 2012 e nel 2015 si arricchisce del modulo relativo all'Osservatorio IF Passeggeri.

Nel 2018 il questionario è stato significativamente rivisitato così da coprire in modo più dettagliato e adeguato l'evoluzione dello scenario normativo e regolatorio di riferimento, i diversi aspetti della relazione tra GI e IF e rendere i risultati dell'indagine più funzionali al miglioramento continuo dei servizi offerti e dei retrostanti processi interni.

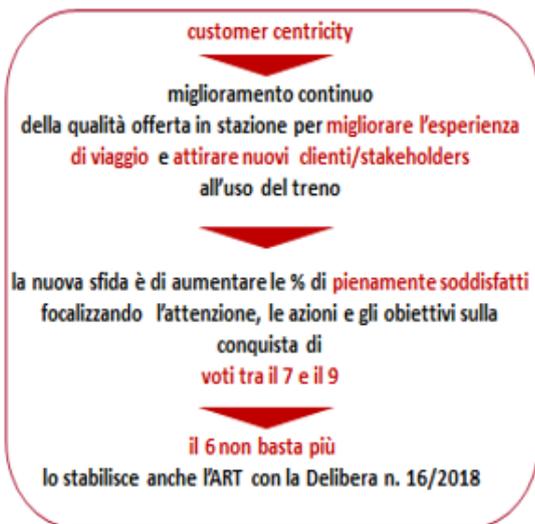
Nel 2023 l'indagine è stata ottimizzata ed arricchita per comprendere meglio le aree su cui intervenire al fine di migliorare la qualità dei servizi offerti dal GI:

le interviste «face to face» di tipo business a rappresentanti qualificati

delle imprese sono state sostituite da interviste di tipo «CAWI»

sono stati introdotti i focus group con l'obiettivo di analizzare in profondità le aspettative e desiderata delle IF.

L'indagine CAWI è stata condotta tra Luglio e Settembre 2023 ed ha coinvolto 15 su 16 IF Pax e 21 su 23 IF Merci titolari di contratto di utilizzo.





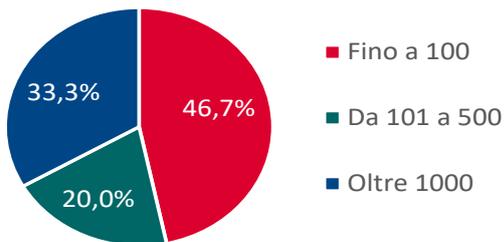
IF PAX intervistate

Italo - NTV S.p.A. rete tradizionale e AV
 TRENORD S.r.l. (lh+bp)
 SAD Trasporto Locale S.p.A.
 Ferrovie del Gargano S.r.l.
 GTE Grandi Treni Espressi
 Ferrovie Udine Cividale S.r.l.
 Sistemi Territoriali S.p.A.
 Società Unica Abruzzese di Trasporto TUA (ex FAS)
 Ferrovie Udine Cividale S.r.l.
 Ente Autonomo Volturno S.r.l.
 SNCF Voyages Italia S.r.l.
 Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.
 Trentino Trasporti S.p.A.
 TRENITALIA S.p.A.
 Trenitalia Tper S.c.a.r.l.

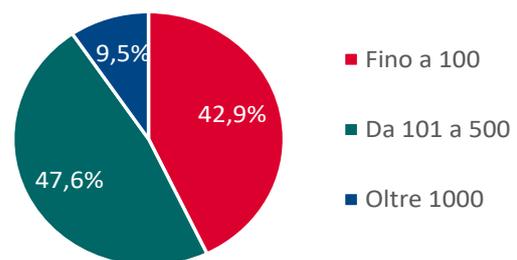
IF MERCI intervistate

Mercitalia S. & T. S.r.l.
 Dinazzano Po S.p.A.
 Captrain Italia S.r.l.
 Rail Traction Company S.p.A.
 Ferrotramviaria S.p.A.
 BLS Cargo Italia S.r.l.
 TX Logistik Transalpine GmbH
 Fuorimuro Impresa Ferroviaria S.r.l.
 Medway Italia S.r.l.
 HUPAC S.p.A.
 EVM Rail S.r.l.
 INRAIL S.p.A.
 SBB Cargo Italia S.r.l.
 Oceanogate Italia S.p.A.
 Adriafer S.r.l.
 Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.
 Sangritana S.p.A.
 DB Cargo Italia S.r.l.
 LTE Italia S.r.l.
 Mercitalia Rail S.r.l.
 GTS Rail S.r.l.

Numero addetti IF intervistate



Numero addetti IF intervistate





Executive summary: 2023 vs 2021

Macrofattore			IF PAX		IF PAX		IF PAX		IF MERCİ		IF MERCİ	
			2021	2023	DELTA 2023 vs 2021	2023	2021	DELTA 2023 vs 2021				
	dato	u. misura										
PIANIFICAZIONE	Pianificazione e evoluzione infrastruttura	soddisfatti	%	92%	100%	8%	94%	81%	-13%			
		p. soddisfatti	%	54%	67%	13%	72%	48%	-25%			
		voto medio	v.a.	6,8	7,1	0,3	7,1	6,3	-0,8			
COMMERCIALIZZAZIONE	Pir - Consultazione- ePir	soddisfatti	%	93%	100%	7%	95%	86%	-9%			
		p. soddisfatti	%	87%	87%	0%	74%	57%	-17%			
		voto medio	v.a.	7,5	7,5	0,0	7,2	6,6	-0,6			
	Richiesta di capacità pluriennale e annuale	soddisfatti	%	100%	87%	-13%	85%	62%	-23%			
		p. soddisfatti	%	88%	73%	-15%	60%	48%	-12%			
		voto medio	v.a.	7,6	7,2	-0,4	6,7	6,0	-0,7			
	Programmazione dei potenziamenti infrastrutturali	soddisfatti	%	81%	80%	-1%	72%	57%	-15%			
		p. soddisfatti	%	75%	73%	-2%	61%	38%	-23%			
		voto medio	v.a.	7,1	7,1	0,0	6,3	5,8	-0,5			
	Strumenti Negoziali	soddisfatti	%	100%	93%	-7%	100%	81%	-19%			
		p. soddisfatti	%	81%	73%	-8%	53%	48%	-5%			
		voto medio	v.a.	7,3	7,1	-0,2	7,0	6,4	-0,6			
Strumenti Informatici	soddisfatti	%	94%	87%	-7%	90%	81%	-9%				
	p. soddisfatti	%	71%	80%	9%	70%	48%	-22%				
	voto medio	v.a.	7,0	7,3	0,3	7,1	6,5	-0,6				

Macrofattore			IF PAX		IF PAX		IF PAX		IF MERCİ		IF MERCİ	
			2021	2023	DELTA 2023 vs 2021	2023	2021	DELTA 2023 vs 2021				
	dato	u. misura										
GESTIONE ESERCIZIO	Gestione Operativa Tracce e Servizi	soddisfatti	%	100%	93%	-7%	74%	71%	-2%			
		p. soddisfatti	%	89%	80%	-9%	58%	52%	-5%			
		voto medio	v.a.	7,4	7,4	0	6,6	6,3	-0,3			
	Informazioni sulla Circolazione	soddisfatti	%	93%	87%	-7%	65%	62%	-3%			
		p. Soddisfatti	%	60%	47%	-13%	53%	43%	-10%			
		voto medio	v.a.	6,8	6,7	-0,1	6,4	6,0	-0,4			
Informazione al Pubblico	soddisfatti	%	86%	87%	1%							
	p. soddisfatti	%	57%	53%	-4%							
	voto medio	v.a.	6,8	6,7	-0,1							
COMUNICAZIONE	Comunicazione	soddisfatti	%	100%	93%	-7%	95%	76%	-19%			
		p. Soddisfatti	%	92%	87%	-5%	84%	33%	-51%			
		voto medio	v.a.	7,3	7,3	0,0	7,2	6,1	-1,1			
SERVIZI	Servizi extra PMDA	soddisfatti	%	91%	71%	-20%	92%	52%	-39%			
		p. Soddisfatti	%	64%	43%	-21%	58%	29%	-30%			
		voto medio	v.a.	6,7	6,3	-0,4	6,5	5,1	-1,4			
	Servizi Complementari	soddisfatti	%	92%	93%	1%	75%	57%	-18%			
		p. Soddisfatti	%	77%	80%	3%	42%	38%	-4%			
		voto medio	v.a.	7,0	7,1	0,1	6,3	5,6	-0,7			
Servizi Ausiliari	soddisfatti	%	100%	100%	0%	90%	67%	-23%				
	p. Soddisfatti	%	81%	67%	-15%	75%	48%	-27%				
	voto medio	v.a.	7,3	7,1	-0,2	7,0	5,9	-1,1				

Macrofattore			IF PAX		IF PAX		IF PAX		IF MERCİ		IF MERCİ	
			2021	2023	DELTA 2023 vs 2021	2023	2021	DELTA 2023 vs 2021				
	dato	u. misura										
Qualità del servizio alle IF nel complesso	soddisfatti	%	94%	90%	-4%	86%	69%	-17%				
	p. soddisfatti	%	76%	71%	-5%	64%	44%	-20%				
	voto medio	v.a.	7,1	7,1	0,0	6,8	6,0	-0,8				







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

