IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



2026 2027 2028 2029 2030

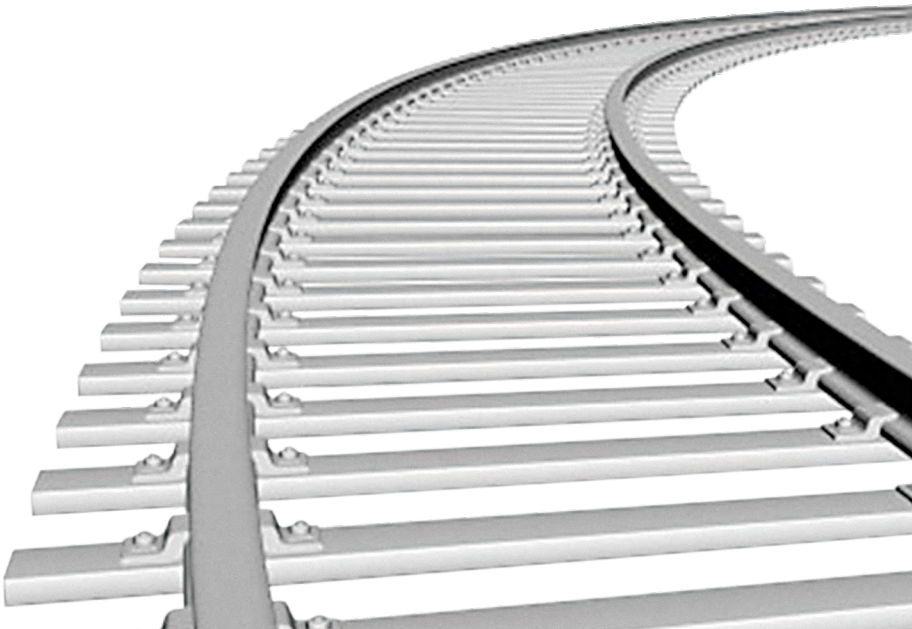
INTRODUZIONE



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



2026 2027 2028 2029 2030



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

SOMMARIO INTRODUZIONE

1	Premessa	3
2	Infrastruttura e tecnologie	7
3	Inquadramento	12
4	Il ruolo del Gestore nel PNRR	14
5	Politiche di sviluppo del Gestore	16
6	La rete transeuropea dei trasporti	18
7	La programmazione degli Investimenti	20
8	Descrizione del documento	22
9	Assumption	25
10	L’articolazione	26
11	L'Osservatorio di Mercato	27
12	Le principali novità	32
13	Principali modifiche rispetto all'edizione del P. C. 2025	33
	Glossario	37

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 ai diversi richiedenti, 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 16.881 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 24.700 km di binario

Oltre di 7.800 km di linea a doppio binario

Oltre 12.300 km di linea elettrificata

Circa 1.100 km di linea AV/AC

Circa 1.100 km di linea con ERTMS



Intera rete con sistemi di protezione della marcia del treno

Circa 2.200 fra stazioni e fermate

Circa 170 stazioni con servizio merci

Circa 10.000 treni al giorno

41 Imprese Ferroviarie

49 contratti di utilizzo dell'infrastruttura

Circa 400 operatori d'impianto

Circa 375 milioni di treni*km effettuati nel 2025

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.

A fronte di una lunghezza complessiva delle linee in esercizio pari a 16.881 km, la percentuale delle linee gestite in telecomando a 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.

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.

16.881 km di linea

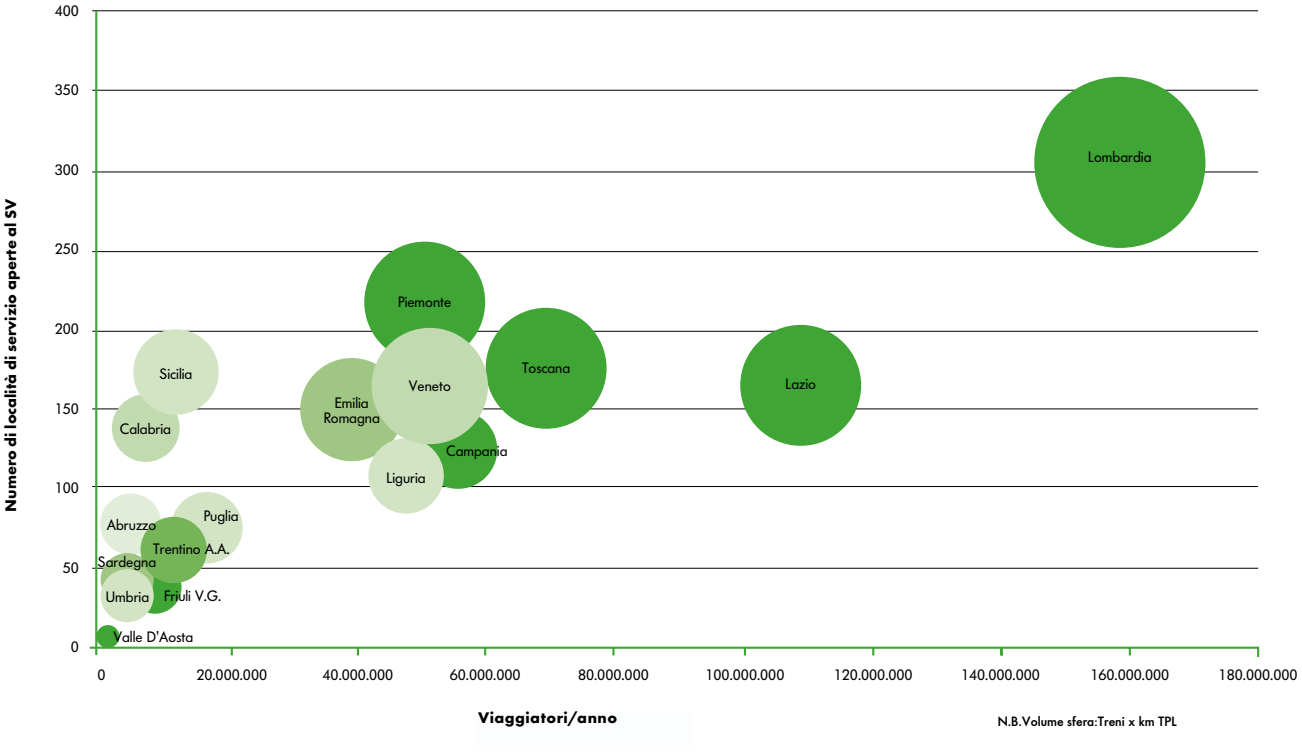
2.200 punti di accesso

	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%



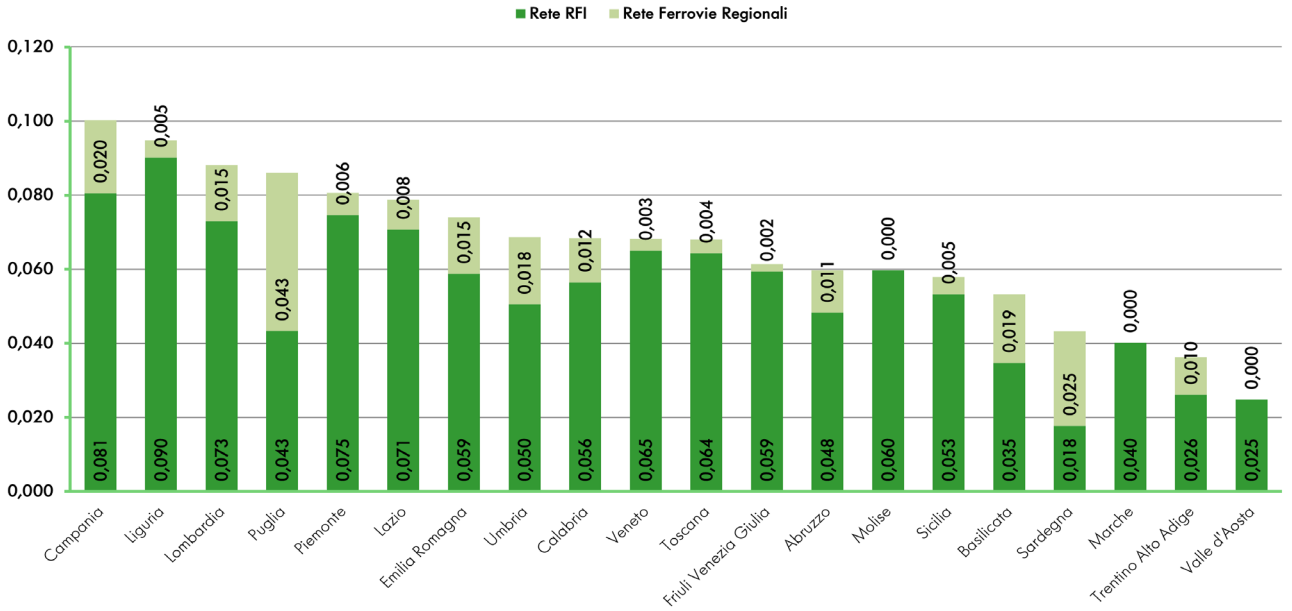
Inquadramento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale al 31 dicembre 2025

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.

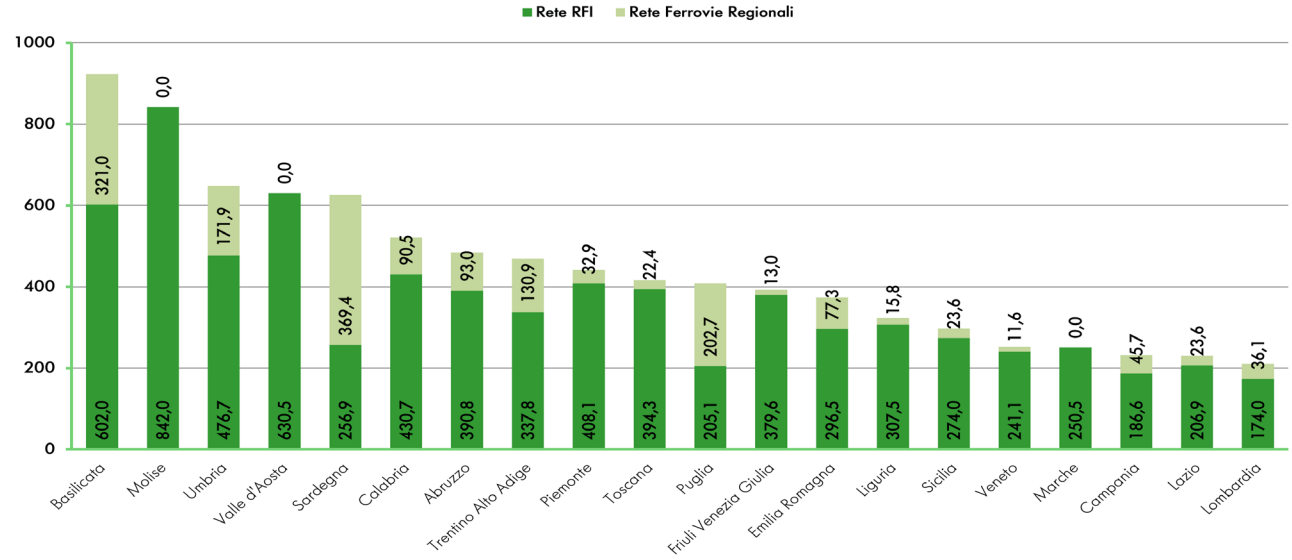


Per consentire un inquadramento generale della rete ferroviaria rispetto al territorio, sono stati calcolati i principali indicatori, in seguito richiamati puntualmente nel dettaglio di ciascuna Regione, che sulla base dei km di rete RFI in esercizio evidenziano la densità di rete e l'utilizzo dell'infrastruttura da parte del traffico TPL (dati al 31 dicembre 2025).

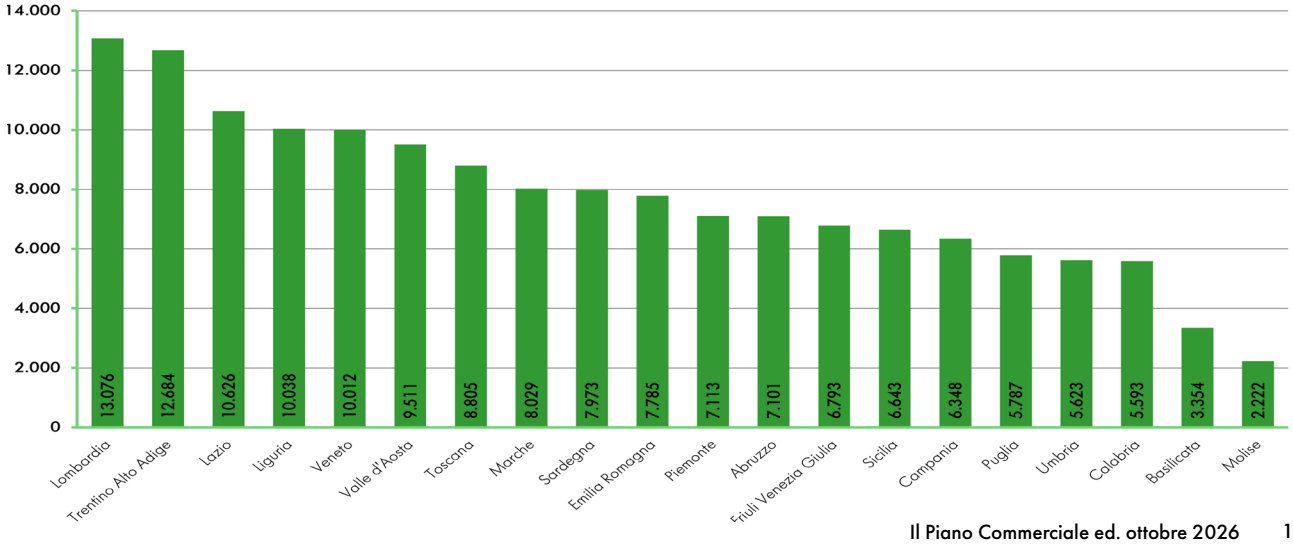
DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA [KM/KM^2]



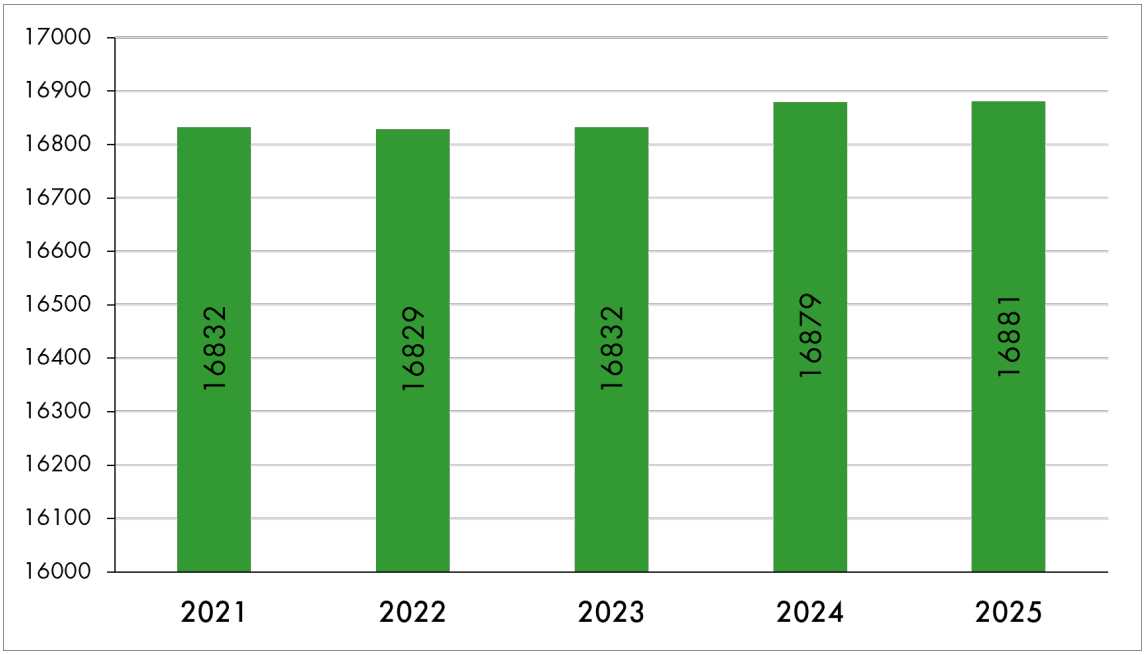
DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE [KM/10^6 AB]



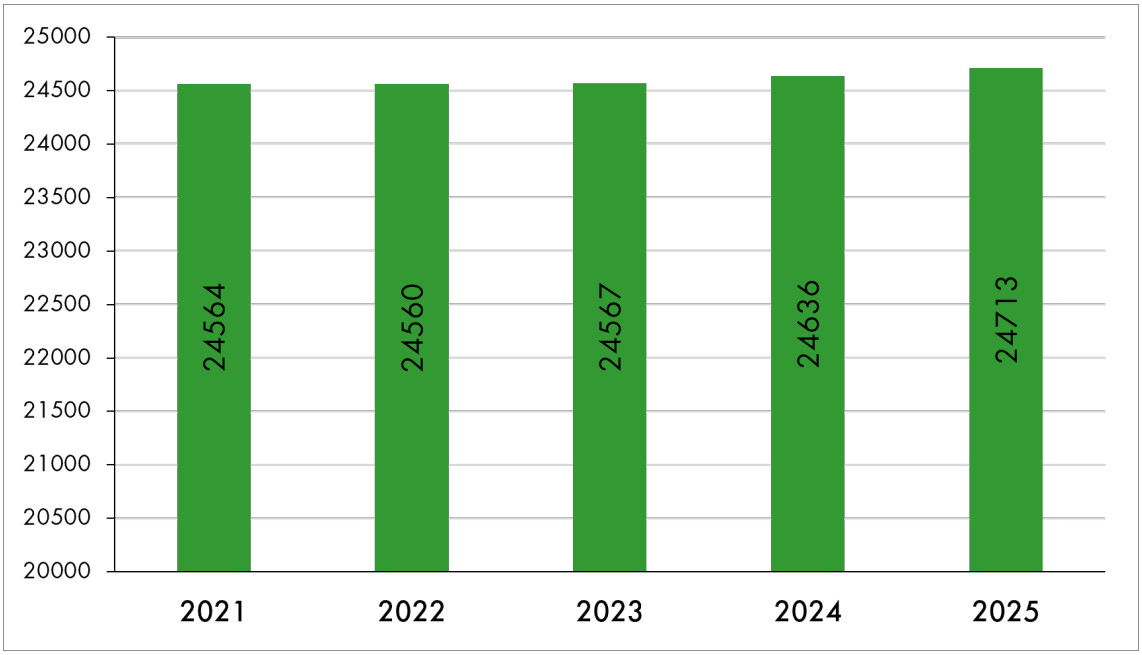
GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA PARTE DEL TPL [TRENI - KM TPL / KM BINARIO]



MODIFICHE DI ESTENSIONE DELLA RETE IN TERMINI DI KM DI LINEA



MODIFICHE DI ESTENSIONE DELLA RETE IN TERMINI DI KM DI 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 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 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 sul 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.

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

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 2026 e il 2030. 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 aggiornamento 2025.



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'ammodernamento 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 Misure. 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

PNRR Misura 1.10 Potenziamento nodi ferroviari metropolitani più linee ferroviarie interregionali e regionali*

**Aggregazione delle Misure 1.5 - 1.6 - 1.7 - e 1.9.*

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	

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 (DSNH) 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 dei Soggetti Attuatori e beneficiari del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

5. Politiche di sviluppo del Gestore

Linee strategiche

Le infrastrutture di trasporto sono essenziali per la mobilità delle persone e delle merci e costituiscono la spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale dei territori, influenzandone la produttività, facilitando il commercio con altre aree e mercati, migliorando l'inclusione economica e sociale.

In questa prospettiva, il potenziamento del sistema ferroviario svolge un ruolo centrale per la promozione di un modello di sviluppo più inclusivo, resiliente e sostenibile.
Per orientare le scelte di investimento e perseguire lo sviluppo sostenibile il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) individua delle linee strategiche di azione che costituiscono la sintesi, da un lato, degli orientamenti e degli impegni politici a livello mondiale, comunitario e nazionale e, dall'altro, delle esigenze e delle opportunità di miglioramento continuo dei processi industriali derivanti dall'ascolto degli stakeholders, dall'applicazione di best practice settoriali e dalla diffusione dell'innovazione.

LA STRATEGIA PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO









A livello mondiale l' Agenda ONU 2030, nel definire i 17 Obiettivi di Sviluppo sostenibile (SSDGs), attribuisce al settore dei trasporti un ruolo fondamentale per la diminuzione delle disuguaglianze territoriali e per la riduzione delle emissioni di gas climalteranti e l'inquinamento.

Gli obiettivi di riduzione delle emissioni sono stati recepiti in ambito comunitario attraverso il Green Deal europeo ed i suoi pacchetti applicativi.
Per il settore dei trasporti è prevista la riduzione delle emissioni del 90% entro il 2050 ed il raggiungimento di ambiziosi target di sviluppo del traffico ferroviario:

- entro il 2030: raddoppio del traffico ad alta velocità e incremento del 50% del traffico merci;
- entro il 2050: triplicazione dell'alta velocità, raddoppio del traffico merci e piena operatività della rete TEN-T multimodale.

In particolare quest'ultimo traguardo si traduce nell'adeguamento dell'infrastruttura ai requisiti declinati nel Regolamento (UE) 2024/1679, con l'obiettivo di creare la "spina dorsale" del mercato unico europeo

Ulteriori obblighi discendono dall'entrata in vigore del nuovo Regolamento Europeo sull'utilizzazione della capacità ferroviaria (2026/1184), che comportano modifiche del processo di costruzione e gestione dell'orario ferroviario e che indirettamente indirizzano le scelte di investimento. Il Regolamento stabilisce i principi, le norme e le procedure da applicare alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria, alla gestione del traffico, alla gestione delle crisi e alla gestione delle prestazioni, per i servizi ferroviari nazionali e internazionali, nonché al coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti operativi interessati.

Le nuove regole entreranno in relazione esercizio nell'Orario di Servizio 2030/31 e successivi. Gli aspetti saranno normati nell'European Framework for Capacity Management, che sarà posto in consultazione del mercato da parte di ENIM (European Network of Infrastructure Managers) entro la fine del 2026.

La strategia nazionale, nel recepire gli orientamenti e gli impegni internazionali, individua nella ferrovia l'infrastruttura cardine per il riequilibrio modale in chiave di sostenibilità, non solo per migliorare i collegamenti, ma anche come piattaforma di accesso ai poli urbani, logistici e industriali.

I principali atti di indirizzo in materia di sviluppo infrastrutturale del Paese sono costituiti dai documenti strategici settoriali (es. Documento Strategico Pluriennale della Mobilità) e dagli aggiornamenti annuali dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Finanza Pubblica. Tali documenti illustrano le esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci e individuano le linee programmatiche di azione per lo sviluppo infrastrutturale e l'efficientamento dei trasporti, stabilendo inoltre i criteri di sostenibilità economica, ambientale e sociale degli interventi e gli standard di sicurezza e resilienza dell'infrastruttura, anche in relazione agli effetti dei cambiamenti climatici.
In particolare, il DSPM, approvato a settembre 2026, individua 7 obiettivi strategici per la mobilità ferroviaria e 17 azioni prioritarie che contribuiscono al loro raggiungimento.

Il nuovo Regolamento Europeo sull'utilizzazione della capacità ferroviaria (2026/1184) innova altresì i meccanismi specifici preesistenti per l'esame della modalità di utilizzazione delle linee e per la valutazione delle opzioni di potenziamento (Analisi di Capacità e Piano di Potenziamento) nei casi di elevata utilizzazione o congestione, oppure allorché il Gestore dell'Infrastruttura non sia in grado di accogliere propriamente le richieste di capacità del mercato.

In questo contesto il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) è chiamato a svolgere un ruolo fondamentale nell'individuazione e nella messa a terra delle azioni prioritarie definite nella programmazione nazionale e perseguire gli obiettivi strategici sopra delineati, ma è fondamentale il coinvolgimento di tutti gli interlocutori chiave.
Considerare l'opinione degli stakeholder significa infatti aprirsi a nuove opportunità utili al rafforzamento della catena del valore, ma anche 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.

Le esigenze provenienti dalla politica e dall'ascolto degli stakeholders trovano la sintesi nel Piano industriale, strumento con cui il Gestore definisce gli obiettivi strategici da perseguire e individua le iniziative necessarie per raggiungerli, fornendo una leva concreta per governare la complessità del sistema ferroviario.
Il Piano del Gestore individua tre priorità strategiche: sicurezza, qualità e investimenti; obiettivi da tradurre in target chiari e risultati attesi sull'intero sistema infrastrutturale, dalla puntualità dei treni al miglioramento dell'accessibilità delle stazioni, fino all'estensione e all'ammodernamento della rete:

- **Sicurezza:** valore al centro di ogni processo organizzativo e operativo, da garantire attraverso l'equilibrio tra tecnologie, uomini e organizzazione:
  - sicurezza della circolazione dei treni ed esercizio ferroviario, sicurezza sul lavoro e tutela ambientale,
  - protezione dei viaggiatori, del personale e delle strutture da rischi e danneggiamenti legati a cause esterne;
- **Qualità**: miglioramento dei servizi erogati a Imprese Ferroviarie e ai clienti finali, anche attraverso il «riordino industriale» dell'offerta ferroviaria e con azioni mirate ad incrementare l'affidabilità e la resilienza dell'infrastruttura; valorizzazione dei «touch point» fisici e digitali e miglioramento della fruibilità e la qualità percepita nelle stazioni per rivoluzionare la relazione tra infrastrutture e viaggiatori; valorizzazione e messa a disposizione del Paese di asset materiali sotto-utilizzati e del know-how per creare valore condiviso;
- **Investimenti:** impulso all'infrastrutturazione per perseguire le potenzialità di territori e tessuti produttivi, rafforzando il presidio ESG; evoluzione delle modalità di gestione delle commesse e supporto alla filiera per garantire qualità delle opere e rispetto dei cronoprogrammi, consolidando la leadership nella trasformazione infrastrutturale del Paese.

Tutto ciò perseguendo l'eccellenza operativa e l'efficienza gestionale che consentiranno di ottimizzare sia i risultati industriali che quelli economico-finanziari.

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 Merci.
La rete TEN-T è articolata in 9 "corridoi di trasporto europei - ETC" che allineano i tracciati dei Corridoi della rete centrale (Core Network Corridor – CNC) con quelli dei Corridoi Ferroviari Merci (Rail Freight Corridor - RFC).

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).

La Nuova Rete TEN-T in Italia

La realizzazione della rete TEN-T è finalizzata 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 e/o ammodernata per fasi, su tre orizzonti temporali, prevedendo il completamento:

- della rete centrale entro il 2030;
- della rete centrale estesa entro il 2040;
- la rete globale entro il 2050.

La rete centrale estesa al 2040 persegue l'obiettivo di completamento di progetti su vasta scala, principalmente transfrontalieri, come i collegamenti ferroviari mancanti, prima del termine fissato per la rete globale al 2050. Il Regolamento TEN-T afferma la centralità della modalità ferroviaria nella migrazione verso forme di trasporto più sostenibili e per rafforzare questo ruolo sono previsti dei 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, ai parametri già previsti dalla normativa precedenti, quali lo scartamento nominale europeo, la velocità minima merci di 100 km/h e la massa assiale a 22,5 tonnellate, si aggiungono:

- 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 740m 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);
- 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.

I requisiti previsti per le linee passeggeri 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.

In ultimo, sia sulle linee merci che sulle linee passeggeri l'implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) deve essere completata sulla rete centrale al 2030, sulla rete centrale estesa al 2040 e sulla rete globale al 2050. Il deployment dell'ERTMS dovrà essere accompagnato alla graduale dismissione dei sistemi di classe B.



7. La programmazione degli Investimenti

La realizzazione degli investimenti sull'IFN è disciplinata da un complesso di strumenti normativi, tra loro integrati, che mirano ad assicurare la coerenza tra gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale e i vincoli di finanza pubblica, garantendo la sostenibilità complessiva del programma di interventi.

Il processo è caratterizzato da tre fasi distinte:

- la PIANIFICAZIONE delinea la visione strategica di medio-lungo periodo che, partendo da una analisi del sistema della mobilità e della logistica, definisce gli obiettivi e individua i principali ambiti di intervento;
- con la PROGRAMMAZIONE si definiscono le priorità di intervento e si effettua la selezione delle opere al fine di utilizzare al meglio i fattori produttivi disponibili, incluse le risorse finanziarie;
- nella fase di ATTUAZIONE si procede alla progettazione e alla successiva messa a terra degli interventi.

L'attuale impianto normativo, alla luce delle novità recentemente apportate dal Decreto Legge n. 19/2026, si compone dei seguenti strumenti normativi:

- il Documento Strategico Pluriennale della Mobilità (DSPM) e l'allegato infrastrutture al Documento di Finanza Pubblica (DFP) del MIT individuano gli obiettivi strategici e le linee di azione prioritarie per il mantenimento e lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria;
- attraverso il Piano Strutturale di Bilancio di medio termine (PSB), il Documento di Finanza Pubblica (DFP) e le Leggi di Bilancio annuali il MEF gestisce i finanziamenti destinati alla gestione dell'IFN e alla realizzazione degli investimenti;
- i Contratti di Programma (CdP) tra MIT e RFI disciplinano le modalità di finanziamento e realizzazione delle opere; i CdP contengono la ricognizione di tutti gli interventi in corso e programmati, con con indicazione dei costi, di tutte le risorse disponibili (capitoli di bilancio MEF e MIT, finanziamenti europei, fondi da enti locali, risorse proprie del Gestore,...) e dei fabbisogni residui, questi ultimi articolati per orizzonte temporale. L'articolazione del Contratto in tabelle e interventi coerenti con le azioni prioritarie previste dal DSPM, consente di stabilire il legame tra gli indirizzi della pianificazione nazionale e gli interventi inseriti nella pianificazione del Gestore;
- il Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023) disciplina le attività operative di progettazione, affidamento e esecuzione dei lavori.

Tale disciplina 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).



In un contesto di risorse limitate è importante che nella programmazione siano adottate logiche «result oriented», centrate sugli interventi in grado di sostenere più efficacemente il raggiungimento degli obiettivi strategici, tenendo a riferimento i principi di concretezza e misurabilità, con l'obiettivo di massimizzare i benefici per il sistema e garantire la sostenibilità tecnica ed economica del complesso di interventi programmati.

Per coadiuvare e guidare il processo decisionale sulle opere da realizzare il MIT e il Gestore si sono dotati di strumenti di supporto alle scelte di investimento per identificare in particolare le opere da non realizzare (perché non compatibili con l'indirizzo strategico del Ministero e/o perché deficitarie lungo le dimensioni economico-finanziarie, ambientali, sociali e istituzionali) e stabilire un ordine di priorità tra gli interventi inseriti in programmazione, attraverso un processo di valutazione ex-ante che tiene conto della diversa natura delle opere (es. analisi costi benefici per i progetti di sviluppo con impatti rilevanti sulla mobilità, analisi multicriteria per i progetti di upgrading infrastrutturale e tecnologico della rete esistente, analisi di rischio per i progetti di miglioramento continuo degli standard di sicurezza,...).

Il piano complessivo di infrastrutturazione del Paese non è tuttavia costituito dalla mera sommatoria di interventi ma è la risultante di un processo dinamico orientato a massimizzare i benefici per il sistema, nel rispetto degli impegni non rinegoziabili e non derogabili, tenendo conto della disponibilità dei fattori produttivi (es. impatti sull'esercizio, finanziamenti,...) e degli abilitatori di processo (es. sviluppi digitali, evoluzioni normative,...), previa assessment della maturità, della fattibilità e della congruenza tra effetti generati in rapporto ai costi, in particolare per le nuove iniziative ancora in fase di valutazione di fattibilità.

Il Piano Commerciale recepisce un piano investimenti risultato di un processo che coinvolge tutti gli Stakeholder:

istituzioni pubbliche deputate a governare lo sviluppo infrastrutturale del Paese, Autorità di controllo, Imprese ferroviarie e utenti finali

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 Merci.
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.

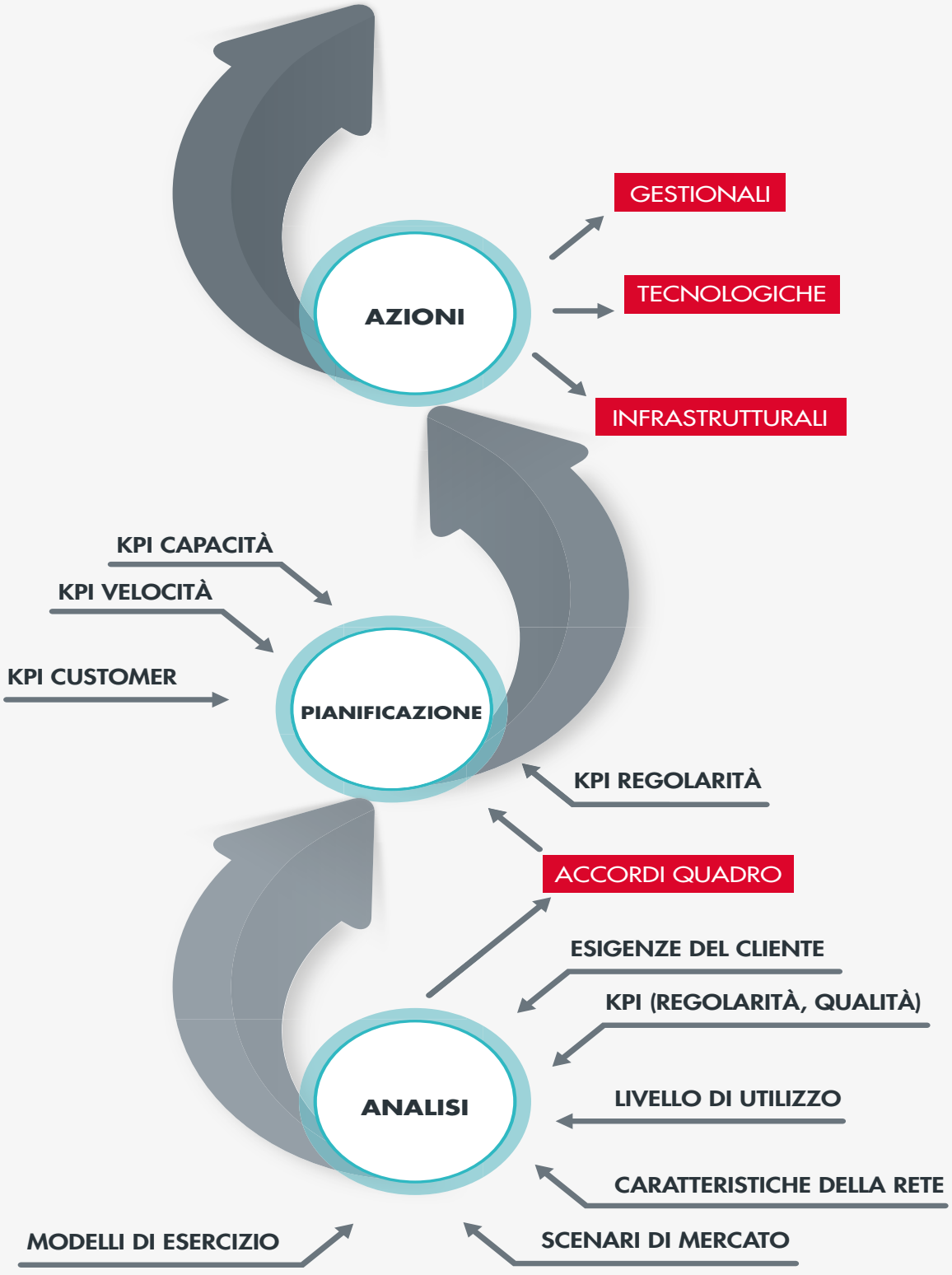
La pubblicazione, la consultazione e l'adozione

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.




AZIONI
GESTIONALI
TECNOLOGICHE
INFRASTRUTTURALI
PIANIFICAZIONE
KPI CAPACITÀ
KPI VELOCITÀ
KPI CUSTOMER
ANALISI
KPI REGOLARITÀ
ACCORDI QUADRO
ESIGENZE DEL CLIENTE
KPI (REGOLARITÀ, QUALITÀ)
LIVELLO DI UTILIZZO
CARATTERISTICHE DELLA RETE
SCENARI DI MERCATO
MODELLI DI ESERCIZIO

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 2025, 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. 2025.

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.
Nei 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 2025 e del 2026;
- 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.
Nei 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: Osservatorio Imprese ferroviarie

L'Osservatorio di Mercato di RFI è un laboratorio permanente di ricerca, monitoraggio e analisi della customer satisfaction, delle opinioni, dei bisogni e delle aspettative degli stakeholder del GI, composto da diversi Osservatori tematici, tra cui l'Osservatorio IIFF.
Le indagini relative all'Osservatorio IIFF 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 Merci.
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.

A conclusione del percorso di ascolto avviato nel 2023 con la rilevazione CAWI e approfondito nel 2024 attraverso indagini di tipo qualitativo, RFI ha condiviso con le Imprese Ferroviarie, nell'ambito di un webinar dedicato nel 2025, i risultati delle analisi e le conseguenti azioni di miglioramento previste.

Per le attività di customer satisfaction, RFI si avvale di Società di Ricerca certificate, vincitrici di Gara Europea; a gennaio 2026 è stato pubblicato il bando di Gara per l'affidamento dei servizi di supporto all'Osservatorio di Mercato e si è in attesa della relativa aggiudicazione per lo svolgimento delle nuove rilevazioni.

IF PAX

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.

IF MERCI

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 16IF Pax e 21 su 23 IF Merci titolari di contratto di utilizzo.

customer centricity

miglioramento continuo
della qualità offerta in stazione per migliorare l'esperienza di viaggio e attirare nuovi clienti/stakeholders all'uso del treno

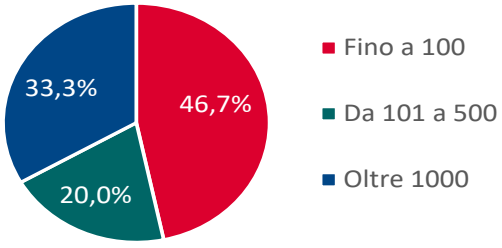
la nuova sfida è di aumentare le % di pienamente soddisfatti focalizzando l'attenzione, le azioni e gli obiettivi sulla conquista di
voti tra il 7 e il 9

il 6 non basta più
lo stabilisce anche l'ART con la Delibera n. 16/2018

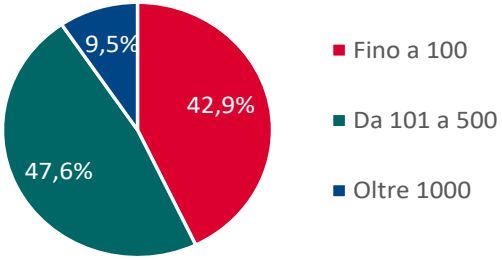


IF PAX intervistate	IF MERCI intervistate
Italo - NTV S.p.A. rete tradizionale e AV	Mercitalia S. & T. S.r.l.
TRENORD S.r.l. (lh+bp)	Dinazzano Po S.p.A.
SAD Trasporto Locale S.p.A.	Captrain Italia S.r.l.
Ferrovie del Gargano S.r.l.	Rail Traction Company S.p.A.
GTE Grandi Treni Espressi	Ferrotramviaria S.p.A.
Ferrovie Udine Cividale S.r.l.	BLS Cargo Italia S.r.l.
Sistemi Territoriali S.p.A.	TX Logistik Transalpine GmbH
Società Unica Abruzzese di Trasporto TUA (ex FAS)	Fuorimuro Impresa Ferroviaria S.r.l.
Ferrovie Udine Cividale S.r.l.	Medway Italia S.r.l.
Ente Autonomo Volturno S.r.l.	HUPAC S.p.A.
SNCF Voyages Italia S.r.l.	EVM Rail S.r.l.
Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.	INRAIL S.p.A.
Trentino Trasporti S.p.A.	SBB Cargo Italia S.r.l.
TRENITALIA S.p.A.	Oceanogate Italia S.p.A.
Trenitalia Tper S.c.a.r.l.	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		dato	u. misura	IF PAX 2021	IF PAX 2023	IF PAX DELTA 2023 vs 2021	IF MERCI 2021	IF MERCI 2023	IF MERCI DELTA 2023 vs 2021
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		dato	u. misura	IF PAX 2021	IF PAX 2023	IF PAX DELTA 2023 vs 2021	IF MERCI 2021	IF MERCI 2023	IF MERCI DELTA 2023 vs 2021
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	dato	u. misura	IF PAX 2021	IF PAX 2023	IF PAX DELTA 2023 vs 2021	IF MERCI 2023	IF MERCI 2021	IF MERCI DELTA 2023 vs 2021
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

Tavoli di marketing: azioni prioritarie

Semplificare	PIR/ePIR più fruibili: guida di lettura, riferimenti incrociati e news di aggiornamento.
Presidiare	Capacità, spazi e tracce con maggiore sincronia tra verifiche di linea e impianto.
Integrare	ASTRO, dati e riprogrammazione per tracciamento, previsioni di ripristino e feedback GI–IIFF.
Coinvolgere	Incontri TTA con gli stakeholder su processo, programmazione interventi e accountability.

Risultato atteso: coordinamento più prevedibile e criticità percepite ridotte.

12. Principali novità del Piano Commerciale 2026

Piani Nazionali

Il cruscotto degli Scenari Futuri è stato arricchito con la rappresentazione degli interventi di sviluppo (upgrading tratte esistenti e nuove infrastrutture), aventi copertura economica nel CdP-I in vigore, che impattano positivamente su infrastruttura dichiarata preventivamente satura nell'allegato PIR "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura".

Naming delle nuove stazioni e fermate ferroviarie

Le denominazioni sono in linea con i nuovi criteri di naming definiti da RFI, che prediligono nomi brevi (meno di tre parole e 30 caratteri) e tengono conto dell'appartenenza amministrativa, della distanza dai centri abitati e dai principali punti di interesse, nonché della loro rilevanza. Nello specifico, circa 50 nuove denominazioni sono state rese più chiare e facilmente identificabili per l'utenza.

Business Trasporto Pubblico Locale

Inserita la rappresentazione grafica dell'evoluzione del numero di Imprese Ferroviarie con un contratto in vigore, dal 2020 al 2025.

Business Lungo Percorso

Inserita la rappresentazione grafica dell'evoluzione del numero di Imprese Ferroviarie con un contratto in vigore, dal 2020 al 2025.

Business Merci

Rivisitato il cruscotto dello slider temporale con gli interventi di adeguamento prestazionale merci al fine di rappresentare solo quelli che trovano copertura finanziaria nel CdP-I in vigore.

Infrastruttura e tecnologie

Inserita la rappresentazione grafica che evidenzia le modifiche di estensione della rete negli ultimi 5 anni.



13. Principali modifiche rispetto all'edizione del Piano Commerciale 2025

INTRODUZIONE TPL
Aggiornamenti vari

Regione ABRUZZO
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione BASILICATA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione CALABRIA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione CAMPANIA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione EMILIA ROMAGNA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione FRIULI VENEZIA GIULIA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione LAZIO
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione LIGURIA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione LOMBARDIA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione MARCHE
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione MOLISE
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione PIEMONTE
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione PUGLIA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione SARDEGNA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione SICILIA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Libretto tematico TOSCANA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione TRENTINO ALTO ADIGE
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione UMBRIA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione VALLE d'AOSTA
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano
Regione VENETO
Aggiornamento dati Infrastruttura e tecnologie
Aggiornamento Azioni di Piano

Capitolo Servizi
Aggiornamento dati

Capitolo Puntualita TPL LP e Merci
Aggiornamento dati

Capitolo Osservatorio di Mercato
Aggiornamento dati

Capitolo Business Merci parte generale
Aggiornamento dati

Capitolo I numeri del Business Merci
Aggiornamento dati

Capitolo Lungo Percorso parte generale
Aggiornamento dati

Capitolo Infrastrutture e Tecnologie
Aggiornamento dati

Capitolo TPL parte generale
Aggiornamento dati

Capitolo Piano Integrato Stazioni
Aggiornamento dati

Capitolo Piani Nazionali
Aggiornamento dati

PROGETTI TPL

Potenziamento linea Guidonia – Sulmona - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Roma – Pescara - Rinvio dell'attivazione derivante dall'iter autorizzativo;
Linea ferroviaria Potenza - Foggia – ammodernamento – Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Adeguamento, velocizzazione ed elettrificazione linea ferroviaria jonica - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
Nuove fermate nell'area metropolitana di Reggio Calabria – Rinvio dell'attivazione derivante dall'iter autorizzativo;
Upgrading tecnologico Napoli Centrale - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Nodo complesso di Salerno Centrale - Rinvio dell'attivazione derivante dalla parziale copertura finanziaria;
Completamento Metropolitana di Salerno: tratta Arechi-Salerno Aeroporto - Rinvio dell'attivazione derivante dall'iter autorizzativo e dall'attività di realizzazione;
Nodo complesso di Pompei - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Upgrading tecnologico Roma - Napoli via Formia tratta Formia - Villa Literno - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Interventi di potenziamento per Accordo Quadro Bologna – Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Upgrading tecnologico e prestazionale linea Bologna-Prato - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Riapertura della Sacile - Gemona (Ulteriore fase) - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Nodo di Udine - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Elettrificazione Casarsa – Portogruaro - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Anello ferroviario di Roma - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale e iter autorizzativo;
Potenziamento linee Castelli Romani - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di progettazione;
Upgrading tecnologico Roma – Napoli tratta Campoleone – Formia - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Nuovo sistema di distanziamento tratta Cesano - Roma Ostiense – Tiburtina - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Upgrading tecnologico e infrastrutturale Roma Tuscolana – Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Raddoppio Campoleone – Aprilia - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale e realizzativa;
Potenziamento Gallarate-Rho - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Quadruplicamento Milano Rogoredo - Pavia fase 1 - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale e dall'iter autorizzativo;
Upgrading sistema di distanziamento Milano P. Garibaldi - Milano Greco/ Lambrate - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Raddoppio Codogno - Cremona - Mantova fase 1 - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Raddoppio linea Ponte San Pietro - Bergamo – Montello – Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Bergamo – Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Potenziamento linea Roccaravindola - Isernia - Campobasso – Matrice - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Completamento raddoppio Pescara - Bari (Termoli - Lesina) - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Nuovo collegamento Torino Porta Nuova - Torino Porta Susa Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale e realizzativa;
ACC e PRG di Chivasso Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Completamento fermate nodo di Torino (Torino San Paolo, Torino Lesna, Buttigliera Alta - Ferriera) - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Nuove fermate SFM Torino: Torino Dora e Torino Crocetta - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Potenziamento della tratta Avigliana – Bussoleno - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
PRG e ACC di Torino Orbassano (fase 1), nuova fermata di Orbassano Ospedale S. Luigi - Rinvio dell'attivazione derivante dall'iter autorizzativo;
Nodo di Bari: Bari Sud - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Collegamento tra la rete ferroviaria nazionale e l'Aeroporto di Brindisi - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
Nuova stazione di Taranto Nasisi - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
ACC e PRG di Foggia - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Sistemazione nodo di Bari - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Elettrificazione Cagliari – Oristano - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Velocizzazione linea Oristano - Chilivani (variante di Bauladu) - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
Collegamento con l'aeroporto di Olbia - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
Bipolo Olbia - Golfo Aranci - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di progettazione;
Nuovo collegamento Palermo - Catania prima macrofase – Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Raddoppio Palermo - Messina tratta Ogliastrillo – Castelbuono - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi - Rinvio dell'attivazione derivante dall'iter autorizzativo e dall'attività negoziale;
Nuove fermate in Sicilia - Rinvio dell'attivazione derivante dall'iter autorizzativo;

Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Velocizzazione Catania - Siracusa prima fase Tratta Bicocca – Augusta - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Caltagirone - Gela: ripristino della linea - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
Anello ferroviario di Palermo: chiusura dell'Anello - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo - Catania - Messina, Messina - Palermo e Messina – Siracusa - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione e negoziale;
Elettrificazione linea Palermo - Trapani via Milo - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
Sistemazione nodo di Catania: interramento stazione di Catania Centrale - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Potenziamento tecnologico Nodo di Firenze - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Nuova fermata Firenze Guidoni - Rinvio dell'attivazione derivante dall'iter autorizzativo;
Circonvallazione di Trento - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Variante di Riga Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale
Elettrificazione Trento – Bassano- Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
Potenziamento della linea Foligno - Terontola - Rinvio dell'attivazione derivante dall'iter autorizzativo;
Elettrificazione Ivrea – Aosta - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Potenziamento Padova-Castelfranco - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
ACC di Verona PN e ACC-M di Nodo - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale e di realizzazione;
Modifica del sistema di trazione elettrica della stazione di Ventimiglia - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Collegamento con l'aeroporto di Perugia-Nuova fermata Perugia Collestrada - Rinvio dell'attivazione derivante dall'iter autorizzativo;
Realizzazione della Galleria del Virgolo-Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Collegamento con l'aeroporto di Bolzano - Nuova fermata di Bolzano Aeroporto - Bozen Flughafen - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di progettazione;
Raddoppio Decimomannu - Villamassargia- Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione.

PROGETTI LUNGO PERCORSO

Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Pescara - Termoli - Foggia) - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Velocizzazione direttrice Salerno - Taranto - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione e dall'iter autorizzativo;
Napoli - Bari - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce tratta Bologna – Rimini - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Potenziamento tecnologico Bologna - Padova - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Potenziamento Venezia-Trieste - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase) - Rinvio dell'attivazione
derivante dall'attività di progettazione;
Velocizzazione Linea Milano - Genova - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Velocizzazione Linea Torino - Genova - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Quadruplicamento Tortona - Voghera opere prioritarie: PRG e ACC di Tortona - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
Potenziamento tecnologico Torino - Padova - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Brescia-Verona-Vicenza: tratta Brescia - Verona Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
Stazione AV Foggia S. Lorenzo - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione e negoziale;
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Foggia - Bari - Brindisi) - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Brescia - Verona - Vicenza: tratta Verona - Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Ovest - Rinvio dell'attivazione derivante dall'iter autorizzativo e dall'attività negoziale.

PROGETTI BUSINESS MERCI

Interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del Porto di Ravenna - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale/iter autorizzativo;
Porto di Trieste - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale e realizzativa;
PRG Villa Opicina e Upgrading Bivio Aurisina-Villa Opicina - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività realizzativa;
Lunetta di Gorizia - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di progettazione;
Potenziamento terminal merci di Voltri - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di progettazione;
Nuovo terminal merci di Genova Campasso - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;

Scalo di Vado Ligure: potenziamento tecnologico e infrastrutturale - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Nuovo terminal di Milano Smistamento - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Nodo di Novara fase 1 - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
ACC e PRG di Torino Orbassano Fascio Sud - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale;
Nodo intermodale di Brindisi - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività di realizzazione;
Potenziamento scalo retroportuale di Taranto - Rinvio dell'attivazione derivante dall'attività negoziale.

PAGINE ELIMINATE

Upgrading infrastrutturale e tecnologico di Lecce - Progetto Completato;
Upgrading linea DD Firenze - Roma (fase 1) - Progetto Completato;
Upgrading linea DD Firenze - Roma (fase 2) - Progetto Completato;
ACC e PRG di Gallarate - Progetto Completato;
Adeguamento della fermata di Milano Porta Romana - Progetto Completato;
Interventi olimpiadi invernali 2026 - Regione Lombardia - Progetto Completato;
Nuova Fermata di Tolentino Campus - Progetto Completato;
Scalo merci di Castelnuovo in Garfagnana - Progetto Completato;
Interventi olimpiadi invernali 2026 - Regione Veneto - Progetto Completato;
Ulteriore fase di potenziamento tecnologico Venezia Mestre - Venezia Santa Lucia - Progetto Completato;
Elettrificazione linee del Veneto (seconda fase) - Progetto Completato.

Glossario

ACC	Apparato Centrale a Calcolatore
ACCM	Apparato Centrale a Calcolatore Multistazione
ART	Autorità di Regolazione dei Trasporti
BSS	Biglietterie Self Service
EE.LL.	Enti Locali
ERTMS	European Rail Traffic Management System
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Railway
IC	InterCity
ICN	InterCity Notte
I&C	Informazione e Comunicazione
LDS	Località di Servizio
IFRP	Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese
IFRU	Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra
LL	Linea Lenta
MIT	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Pax	Passeggeri
PIR	Prospetto Informativo della Rete
PL	Passaggio a Livello
PMdA	Pacchetto Minimo di Accesso
PNRR	Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
PP-ACC	Posto Periferico - Apparato Centrale a Calcolatore
PRG	Piano Regolatore Generale
PRM	Persone a Ridotta Mobilità
SCC	Sistema di Comando e Controllo
SCCM	Sistema di Comando e Controllo Multistazione
SCMT	Sistema di Controllo della Marcia Treno
SFM	Sistema Ferroviario Metropolitano
SSB	Sotto Sistema di Bordo
SST	Sotto Sistema di Terra
TPL	Trasporto Pubblico Locale



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Direzione Strategie, Sostenibilità e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture
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 ottobre 2026

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE