IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



PIANI NAZIONALI



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PIANI NAZIONALI



SOMMARIO PIANI NAZIONALI

1. Programma nazionale ERTMS	4
2. Programma nazionale di chiusura PL	11
3. Piano di potenziamento servizi extra PMdA	13
4. Piano di migrazione da SSC a SCMT	22
5. Il Piano Stazioni	23

5.1 Abruzzo	28	5.11 Molise	58
5.2 Basilicata	30	5.12 Piemonte	60
5.3 Calabria	32	5.13 Puglia	64
5.4 Campania	34	5.14 Sardegna	68
5.5 Emilia-Romagna	38	5.15 Sicilia	70
5.6 Friuli Venezia Giulia	42	5.16 Toscana	72
5.7 Lazio	44	5.17 Trentino Alto Adige	74
5.8 Liguria	48	5.18 Umbria	76
5.9 Lombardia	52	5.19 Valle d'Aosta	78
5.10 Marche	56	5.20 Veneto	80

1. Programma nazionale ERTMS

Il sistema ERTMS (European Railway Traffic Managament System) è stato inizialmente concepito come sistema di segnalamento europeo standard per consentire di superare le barriere imposte dai diversi sistemi tradizionali nazionali.
La migrazione verso il sistema ERTMS, oltre che per obblighi comunitari legati all'interoperabilità, rappresenta un'opportunità strategica anche e soprattutto per "elevare" la rete ai più moderni standard tecnologici che lo stato delle conoscenze offre, in termini di sicurezza, affidabilità e prestazioni.
L'installazione dell'ERTMS è anche uno dei requisiti obbligatori del regolamento europeo della Rete TEN-T (Reg. UE 1679/2024). In particolare sulla rete Core ne è richiesta l'installazione entro il 2030, sulla rete Core Extended entro il 2040 e sulla rete Comprehensive entro il 2050, con dismissione del sistema nazionale di segnalamento dal 2040 al 2050 in base al livello di rete.

In base ai ritorni di esperienza maturati fino ad oggi sull'Alta Velocità su cui l'ERTMS è utilizzato già dal 2005, e agli esiti dell'Analisi Costi Benefici commissionata nel 2020 allo scopo di scegliere il miglior scenario di attuazione, lo Stato italiano ed RFI hanno scelto la strategia di migrazione verso il sistema ERTMS "stand-alone" su tutta la rete ferroviaria italiana (TEN-T ed off-TEN) contestualmente alla dismissione del sistema di segnalamento nazionale (di Classe B) e al necessario upgrading ad ERTMS dei veicoli circolanti.

Condizione necessaria per il successo della migrazione infatti è che tutti i veicoli delle diverse Imprese Ferroviarie che circolano sulla rete italiana (circa 4000 i veicoli da aggiornare) vengano attrezzati con il sistema ERTMS contestualmente all'attrezzaggio delle linee.
A questo scopo e per supportare le IIFF, RFI si è fatta anche carico di adeguare tutti i Tipi di Veicolo domestici con il sistema ERTMS.
Inoltre è stato istituito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti col Decreto Legge n.121/2021 un fondo specifico per contribuire al finanziamento delle flotte di serie, per gli anni dal 2022 al 2026.

L'adozione del sistema ERTMS, sia sulla rete di RFI che sui rotabili su di essa circolanti, rappresentata un completamento del rinnovamento tecnologico iniziato più di 10 anni fa con l'adozione dell'SCMT e del GSM-R, che utilizzano componenti interoperabili di ERTMS.

Nel 2024 per ottemperare all'obbligo previsto dalla Specifica Tecnica di Interoperabilità Controllo Comando e Segnalamento, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture (MIT) ha formalizzato il proprio NIP ERTMS (National Implementation Plan).
Il MIT ha pertanto istituito durante il 2024 tavoli di confronto tra RFI ed IIFF merci e passeggeri, associazioni di categoria, fornitori del segnalamento ed ANSFISA, ai fini della definitiva approvazione del NIP.

Alla luce degli esiti dei tavoli tecnici di confronto con le Imprese Ferroviarie e gli altri soggetti coinvolti, la pianificazione del sistema è stata rimodulata per renderla maggiormente sostenibile per le IIFF (rimandando per esempio la pianificazione delle prime linee percorse da veicoli merci a partire dal 2028), maggiormente compatibile con le risorse finanziarie disponibili ed in linea con i fattori produttivi del sistema.

A dicembre 2024 il MIT ha trasmesso alla Commissione Europea il NIP ERTMS, che è stato pubblicato sul sito della Commissione Europea a febbraio 2025.


NAPOLI
L.L.

Breakthrough Program

Nel 2024 come noto è stato adottato il nuovo Regolamento (EU) 2024/1679 sugli orientamenti dell'UE per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) che ha abrogato il precedente Regolamento (UE) 1315/2013 e modificato il Regolamento (UE) 913/2010 istitutivo dei Corridoi Ferroviari Merci.

Il Reg. UE 2017/6 in aggiunta, ha definito un primo «ERTMS European Deployment Plan» dando massima priorità ad alcune sezioni prioritarie dei Corridoi della rete Centrale (Breakthrough Program). L'Italia, per ottemperare al programma contenuto nel Reg. UE 2017/6, ha avviato già dal 2018 la realizzazione dell'ERTMS L2/L1 su alcune tratte prioritarie dei corridoi interperabili, in quel periodo in modalità sovrapposta al sistema nazionale per il controllo della marcia del treno, prima quindi della definizione della strategia ERTMS Stand alone su tutta la rete.

Sul Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo, dove sono già in esercizio i collegamenti ERTMS da Iselle a Domodossola (2018), da Ranzo a Luino (2019), da Monza a Chiasso (2022) e da Pavia a Voghera (2025), è in realizzazione il collegamento da Monza a Milano a cui seguirà l'attrezzaggio da Milano al porto di Genova (attraverso il passaggio per il Terzo Valico).

Sul Corridoio Mediterraneo dove è installato ERTMS sulla tratta Novara – Rho e Brescia-Vicenza-Padova, è in realizzazione l'ERTMS da Pioltello verso Brescia, da Padova verso Venezia Mestre e da Vicenza verso Portogruaro - Trieste/Villa Opicina. Sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, è in fase di realizzazione l'ERTMS sulla linea Brennero - Verona.

Benefici commerciali



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Sviluppo dell'interoperabilità, i cui vantaggi sono prevalentemente connessi ad una riduzione di tempo di attraversamento delle frontiere e che costituiscono un fattore rilevante nel miglioramento dell'interconnessione tra reti nazionali e reti regionali

Piano ERTMS intera rete

PNRR
Misura 1.4

Rif. CdP-I: A2011 - Programma Nazionale ERTMS

Il Piano di Implementazione Nazionale ERTMS italiano è un vero e proprio Piano di rinnovo tecnologico dell'intera rete RFI (TEN-T ed Off-TEN), che prevede, contestualmente alla sostituzione del sistema esistente di controllo della marcia del treno con ERTMS, anche il rinnovo complessivo delle tecnologie di terra con l'adozione degli Apparati Centrali Computerizzati Multistazione (ACCM), i Sistemi di Controllo e Comando Multistazione (SCCM) e con l'estensione e il potenziamento del sistema GSM-R sull'intera rete nazionale.

Per il sottosistema di terra sono attualmente in corso attività re alizzative, finanziate anche con fondi PNRR, per circa 3.000 km di linea da attrezzare con ERTMS L2 stand alone.

Di questi, 2.785 km consentono il raggiungimento dei traguardi PNRR europei, con il completamento dei primi 1.400 km già al 2025 e la quota restante al 2026.

Si precisa che alle linee della rete esistente che migreranno ad ERTMS, incluse nel Piano Nazionale ERTMS, si aggiungono le nuove opere infrastrutturali già native con ERTMS stand Alone riportate nelle sezioni corrispondenti del Piano Commerciale.

È importante evidenziare che per le linee del Piano ERTMS in attrezzaggio col solo ERTMS, lo scenario di attivazione dipenderà necessariamente anche dalla disponibilità delle flotte attrezzate con ERTMS.

Benefici commerciali

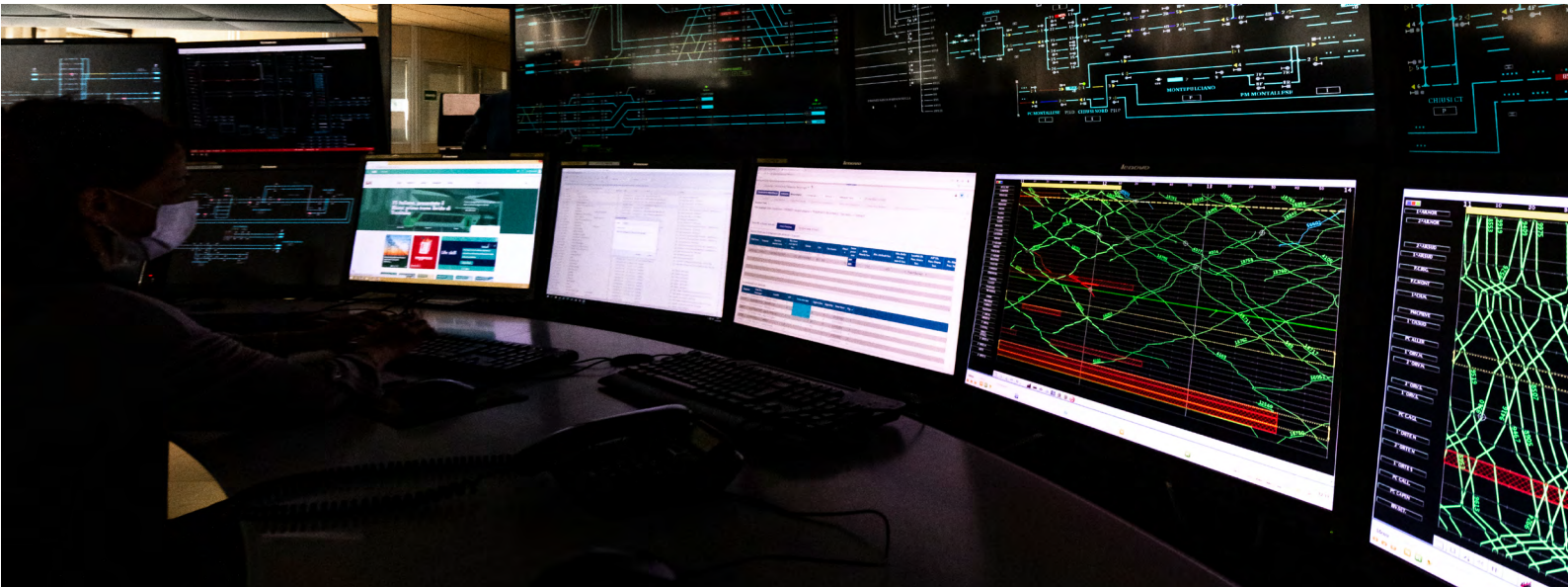
UPGRADE E SICUREZZA	Aumento della sicurezza nel trasporto ferroviario, tramite l'introduzione della funzionalità di protezione delle manovre, l'incremento della protezione dei passaggi a livello, la disponibilità della funzione di protezione del peso assiale, il calcolo a bordo della velocità di rilascio e la progressiva sostituzione dei giunti meccanici con giunti elettrici che, per limiti tecnologici, non possono essere sviluppati sui sistemi in uso sulla rete nazionale (Classe B SCMT e SSC)
VELOCITÀ	Aumento della velocità, attraverso il miglioramento delle prestazioni in relazione alle velocità supportate, che consente di operare ad una velocità massima di 500 km/h e un aumento della velocità sulle linee in BCA (Blocco Conta Assi) ad oggi vincolata a 150 km/h, qualora l'infrastruttura lo permetta
INTEGRAZIONE DELLA RETE	Sviluppo dell'interoperabilità, i cui vantaggi sono prevalentemente connessi ad una riduzione di tempo di attraversamento delle frontiere e che costituiscono un fattore rilevante nel miglioramento dell'interconnessione tra reti nazionali e reti regionali
UPGRADE E SICUREZZA	Aumento della flessibilità e dell'efficienza nell'implementazione di modifiche al layout di stazione in fase di upgrade tecnologico con ACC, grazie alla semplificazione tecnologica e normativa apportata dal sistema ERTMS
UPGRADE E SICUREZZA	Apertura all'utilizzo di nuove tecnologie integrabili con ERTMS previste dal programma di ricerca Shift2Rail. Ad esempio, le applicazioni satellitari di posizionamento (GNSS) attraverso la costellazione Europea Galileo, dove l'Italia è al momento leader
RISPARMIO	Riduzione dei costi di manutenzione grazie ai risparmi nei costi di installazione dei segnali luminosi e cavi non necessari con ERTMS livello 2 e alla migliore performance delle apparecchiature elettroniche utilizzate
SOSTENIBILITÀ	Aumento dell'efficienza energetica attraverso l'uso dell'ATO, che in esercizio insieme all'ERTMS garantiscono un risparmio energetico medio contenuto nel range del 10%

Piano intera rete - ERTMS L2 Stand Alone (*)

Linee	Previsione Attivazione
Lamezia Terme - Catanzaro Lido	2026
Terni - Rieti	2026
Roccasecca - Avezzano	2027
Siracusa - Modica	2027
Rieti - Sassa	2027
Perugia Ponte San Giovanni - Citta' Di Castello	2027
Modica - Gela	2028
Cagliari - San Gavino	2028
Crotone - Catanzaro Lido	2028
Sassa - Sulmona	2028
Campoleone - Nettuno	2028
Civitanova - Albacina	2028
Ciampino - Albano Laziale / Frascati / Velletri	2028
Merano - Bolzano	2028
Orte - Terni	2028
Caltanissetta Xirbi - Bicocca	2028
Perugia Psg - Pg S.Anna/Terni	2028
Gela - Canicattì	2029
Alcamo - Petrosino	2029
Caltanissetta Xirbi - Aragona - Caldare	2029
San Gavino - Oristano	2029
Decimomannu - Carbonia Stato	2029
Villamassargia (I) - Domusnovas - Iglesias (I)	2029
Sibari (E) - Crotone (I)	2029
Borgo San Lorenzo (I) - Firenze Campo Marte (E)	2029
Rovigo (E) - Chioggia (I)	2029
Roma Ostiense (E) - Fiumicino Aeroporto (I)	2029
Viterbo Pf (E) - Cesano (E)	2029
Attigliano (E) - Viterbo Porta Fiorentina (I)	2029
Salerno (E) - Arechi (I)	2029
Terni (E) - Foligno (I)	2029
Caltanissetta Xirbi – Lercara	2029
Pontassieve (E) - Faenza (E)	2029

Linee	Previsione Attivazione
Moncalieri Sangone - Pinerolo	2029
Maddaloni - Benevento	2029
Citta' Di Castello - San Sepolcro	2029
Petrosino - Trapani	2030
Lercara Diramazione - Agrigento Centrale	2030
Oristano - Chilvani	2030
Chilvani - Olbia - Golfo Aranci	2030
Ozieri-chilivani - Porto Torres Marittima	2030
San Candido - Fortezza	2030
Bevera - Stabio	2030
Varese - Porto Ceresio	2030
Fabriano - Falconara	2030
Bivio Pc Arcola - Viareggio	2030
Varese - Gallarate	2030
Chivasso - Novara	2030
Arona - Vignale	2030
Domodossola - Arona - Rho	2030
Bussoleno - Avigliana	2030
Napoli Centrale - S.Giovanni Barra - Nocera Inferiore	2030
Bari - Gioia Del Colle	2030
Laveno - Mombello - Gallarate	2030
Luino - Oleggio	2030
Nocera Inferiore - Cava Dei Tirreni - Salerno	2030
Benevento – PM Cervaro	2030
Grosseto - Civitavecchia	2030
Monza – Molteno – Lecco	2030

(*)L'attivazione all'esercizio commerciale di ogni linea necessita dell'aggiornamento ad ERTMS/ETCS B3 di tutte le flotte circolanti sulla linea e il completamento delle attività di integrazione sicura terra-bordo e di dimostrazione ESC (ETCS System Compatibility) fino al raggiungimento dell'ESC Statement relativo al ESC Type che caratterizza la linea.



Breakthrough Program - ERTMS L2 sovrapposto al sistema di segnalamento nazionale

Linee	Previsione Attivazione
Pioltello - Brescia	2028
Trento - Bolzano	2028
Portogruaro - Ronchi Sud	2029
Rogoredo - Pavia	2029
Voghera - Tortona	2029
Portogruaro - Venezia Mestre	2029
Padova - Venezia	2030
Tortona - Novi Ligure	2030
Nodo Di Milano	2030

Nuove Infrastrutture native ERTMS

Linee	Mis Ertms
Brescia – Verona - Vicenza	2027
Battipaglia – Romagnano	2028
Circonvallazione Di Trento	2028
Terzo Valico Dei Giovi	2028
Stadio Arechi - Salerno Aeroporto	2029
Passante Av Firenze	2029
Fortezza - Ponte Gardena	2029
Enna Sacchitello - Assoro Dittaino	2029
Palermo - Catania - Messina (II Fase)	2030
Collegamento Ferroviario Aeroporto Di Venezia	2029
Collegamento Ferroviario Aeroporto Di Olbia	2030

2. Programma nazionale di chiusura PL

In coerenza con quanto comunicato ad ANSFISA nell'ambito della Relazione Annuale sulla sicurezza, al 31.12. 2025, sulla rete RFI sono presenti 3.938 passaggi a livello (di cui 3581 pubblici e 357 in consegna ad utenti privati).

Rispetto al numero totale di PL, alla medesima data, risultano già chiusi (interdizione al transito sul PL) 72 passaggi a livello, di cui 42 pubblici e 30 privati.

La chiusura di un Passaggio a livello è il risultato di una serie di attività che, a partire dal confronto con gli enti locali interessati, dallo studio di fattibilità, passando attraverso la progettazione e le relative approvazioni, si concludono con l'ultimazione dei lavori e il loro collaudo.
Già nella fase di progettazione di fattibilità tecnico economica, ma soprattutto con lo strumento della Conferenza di Servizi per l'approvazione del Progetto definitivo, l'intervento è condiviso con gli EELL.
A valle delle verifiche di legge, la progettazione è posta a base di apposita gara di appalto per la realizzazione delle opere che, ultimati i lavori, saranno consegnate agli EELL e aperte al traffico in sostituzione dei PL.

La realizzazione delle opere sostitutive è disciplinata attraverso Convenzioni e Accordi con gli EELL che regolano costi, manutenzione e tempi per la realizzazione delle opere e per la chiusura del PL.
Gli interventi, con co-pertura finanziaria in CdP-I, prevedono la chiusura di 253 passaggi a livello. (inseriti i PL che hanno data di
chiusura dal 2026 a
oltre 2030 di tutte le
Referenze, non conteggiati quelli già chiusi ancora in RAS)

Obiettivi e benefici



VELOCITÀ

In presenza di passaggi a livello protetti da segnalamento proprio, eliminazione della riduzione di velocità ad esso associata



REGOLARITÀ

Per tutti i servizi, eliminazione dei ritardi derivanti dai guasti al passaggio al livello soppresso



UPGRADE E SICUREZZA

Eliminazione del rischio di eventi potenzialmente pericolosi legati all'attraversamento del passaggio a livello


RFI
RETE FERROVIARIA ITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIA

3. Piano di potenziamento servizi extra PMdA

I servizi di impianto

RFI fornisce, a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie, l'accesso a impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito.

Ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. 112/15, i servizi extra Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) sono classificati nelle seguenti 3 categorie:

- servizi ad accesso garantito, ovvero servizi per cui le Imprese Ferroviarie hanno diritto d'accesso agli impianti di servizio e alla fruizione dei servizi forniti in tale ambito con conseguente obbligo del Gestore di assicurarli alle Imprese Ferroviarie che li richiedono;
- servizi complementari, ovvero servizi che RFI non è normalmente obbligata a fornire ma che diventano obbligatori per le località nelle quali RFI decida di procedere all'erogazione;
- servizi ausiliari, ovvero quei servizi per cui a seguito di specifica richiesta di ciascuna Impresa Ferroviaria, RFI può valutare l'opportunità di fornirli ma non è obbligato a farlo.

I corrispettivi per i servizi extra PMdA vengono determinati da RFI secondo i criteri fissati dalla Delibera ART n.38 2024 che prevedono il principio di correlazione ai costi, ovvero canoni correlati ai rispettivi costi pertinenti ed efficienti.
La nuova proposta tariffaria per il periodo regolatorio 2025-2029 è stata approvata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con delibera 165/2024.



I servizi di impianto, descritti nella parte dedicata al Trasposto Pubblico Locale per rappresentarne la dislocazione geografica sul territorio, in alcuni casi sono riferibili anche ai business Lungo Percorso e Merci.

I Servizi ad accesso garantito



Stazioni Passeggeri

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle Imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di:

- **spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS)**
- **desk informativi mobili (desk)**
- **obliteratrici**
- **locali e aree t**ecniche e locali di stazione relativi a biglietterie non automatiche e servizi di accoglienza e assistenza.

Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione:

- aree di accoglienza, attesa e assistenza alla clientela
- servizi Igienici
- informazioni al Pubblico (IaP)
- servizio di Assistenza alle Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta (PMR)
- assistenza alle Persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR) per la salita e discesa dal treno nelle stazioni e fermate conformi a STI-PRM.



Scali Merci

Il servizio consiste nell'accesso e messa a disposizione delle IF, ad uso non esclusivo, di scali destinati ad attività di carico e scarico delle merci, per le quali le IF possono avvalersi degli Operatori di impianto che operano nello scalo.



Aree composizione/scomposizione

Il servizio consiste nell'accesso e messa a disposizione delle IF, ad uso non esclusivo, di aree destinate alle operazioni di composizione e scomposizione del materiale rotabile con utilizzo di almeno due binari.



Sosta

Il servizio consiste nella messa in disponibilità di binari ad uso non esclusivo delle IF e senza obbligo di custodia del materiale rotabile in capo a RFI, per un periodo di tempo pari o superiore a un'ora per il segmento passeggeri e pari a o superiore a due ore per il segmento merci.



Centri di Manutenzione

Il servizio si concretizza nella messa a disposizione delle IF di aree (fabbricati, aree con tettoia, aree scoperte) e delle relative attrezzature funzionali ivi presenti ad uso non esclusivo e senza obbligo di custodia delle attrezzature di proprietà delle IF. All'interno dei Centri di Manutenzione è possibile il lavaggio del materiale rotabile solo in caso siano presenti appositi impianti di raccolta e depurazione.

Platee lavaggio

Il servizio si concretizza nella messa a disposizione delle IF, ad uso non esclusivo, di fasci di binari secondari attrezzati con binari plateati, sistema di scarico e depurazione delle acque di lavaggio, funzionali al lavaggio del materiale rotabile. Alcune platee, in aggiunta a queste dotazioni minime, sono attrezzate con dotazioni opzionali quali tunnel di lavaggio, impianti a pioggia, rulli fissi.

Scarico Reflui

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di:

- specifiche aree funzionali all'installazione da parte dell'Impresa di cisterne per lo stoccaggio dei reflui che dovranno essere raccolti dai treni per mezzo di carrellini dotati di apposita cisterna per lo svuotamento di serbatoi dei treni;
- specifici binari in cui è presente un impianto di scarico direttamente allacciato alla rete fognaria, per mezzo del quale le Imprese Ferroviarie potranno eseguire le operazioni di scarico.

Approvvigionamento Combustibile

Il servizio consiste nella messa in disponibilità delle IF, ad uso non esclusivo, di aree, individuate tra quelle destinate alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci, funzionali all'approvvigionamento di combustibile in autoproduzione da parte delle IF tramite il ricorso all'utilizzo di autobotti proprie o di loro fornitori.

I Servizi complementari

Preriscaldamento/Climatizzazione

Il servizio consiste nell'alimentazione degli impianti di bordo, tramite colonnina REC, funzionale al trattamento climatico del materiale, all'effettuazione di operazioni di manutenzione che possono essere effettuate su binari sosta e alla pulizia interna del materiale rotabile.

Rifornimento idrico

Il servizio consiste nella messa a disposizione di impianti fissi e della fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti di bordo del materiale rotabile.

Manovra

Il servizio è fornito da RFI negli impianti di Villa S. Giovanni e Messina ai sensi della Delibera ART n. 91/2020. Negli impianti, invece, ricadenti nell'ambito di applicazione della misura 13.1 della Delibera ART n. 130/2019 il servizio è sottoposto a regime di Gestore Unico avente la funzione di offrire e commercializzare il servizio stesso. In alcuni comprensori il servizio viene espletato da un operatore di manovra.
RFI elenca in ePIR, altresì, gli impianti in cui il servizio è offerto in regime di prestazione in proprio dei servizi in conformità al Regolamento di esecuzione UE 2177/2017.

Parking

Il servizio consiste nell'alimentazione degli impianti di bordo, tramite pantografi in presa, per un periodo di tempo pari o superiore a un'ora e mezza, con l'attivazione della modalità di stazionamento «parking».

Fast Track

Il servizio consiste nella messa a disposizione, ad uso esclusivo, di un varco di accesso ai treni, aggiuntivo rispetto ai varchi utilizzati per i controlli di sicurezza ordinari, con personale dedicato e delle utenze funsionali all'erogazione del servizio. Il servizio è erogato nelle sole stazioni dotate di servizi di controllo di accesso ai binari, salvaguardando la piena funzionalità delle vie di accesso destinate alla generalità dei viaggiatori.

Il servizio di sosta è potenzialmente possibile in tutti i binari, di circolazione e secondari. RFI compatibilizzerà tutte le richieste pervenute nel processo di assegnazione delle tracce, avendo come obiettivo l'ottimizzazione della capacità.
Il servizio di parking è potenzialmente possibile in tutti i binari elettrificati, fatto salvo il rispetto, da parte della IF, delle norme di sicurezza ambientale.
Il reticolo degli impianti, sia in versione tabellare sia in versione geo referenziata, è disponibile sul PIR WEB, l'applicativo del Gestore contenente l'offerta infrastrutturale per le IF, consultabile online con credenziali di accesso sul portale di RFI.



I numeri

135 Impianti con rifornimento idrico + **7** disponibili a richiesta + **2** inutilizzati
16 Aree di composizione/scomposizione + **4** inutilizzati
24 Platee di lavaggio + **1** disponibile a richiesta
7 Centri di manutenzione
7 Impianti con colonnine REC per Preriscaldamento/Climatizzazione + 1 inutilizzato
28 Scali Merci
2 Impianti per servizio auto al seguito
9 Aree per approvvigionamento combustibile
56 Aree per lo scarico di reflui
1 Impianto fisso per lo scarico di reflui
2 Impianti con Fast Track (Milano Centrale e Roma Termini)

La Qualità dell'Offerta

Osservatorio di Mercato

RFI, in un'ottica di attenzione alle richieste dei Clienti, monitora l'andamento del livello di soddisfazione sui servizi offerti attraverso indagini periodiche di qualità percepita. Attraverso lo strumento dell'Osservatorio di Mercato, RFI pone in essere azioni di miglioramento per rispondere ai desiderata dei propri Clienti.

Sistema di Garanzia dei Livelli Minimi di Qualità dei servizi forniti

RFI elabora un Sistema di Garanzia dei Livelli Minimi di Qualità di Servizi forniti e delle penali correlate, in coerenza a quanto emanato dall'Autorità con Delibera n. 130/2019 - Conclusione del procedimento avviato con delibera 98/2018 Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari e posto in consultazione dei soggetti interessati. In tale sistema, avviato a partire dal 1° luglio 2020, vengono definiti, per ciascuno dei servizi rientranti nell'ambito di applicazione della Delibera, gli indicatori individuati per la valutazione della qualità del servizio, i parametri adottati per la sua misurazione, nonché gli obiettivi che RFI si impegna a mantenere nei confronti delle Imprese Ferroviarie.
Nel sistema vengono altresì indicate le penali a carico di RFI in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi predefiniti.
Il documento è reso noto agli stakeholder mediante pubblicazione sul sito di RFI e sulla piattaforma e-PIR.

L'andamento dei volumi per Servizi (2021-2025)

Considerazioni di carattere generale

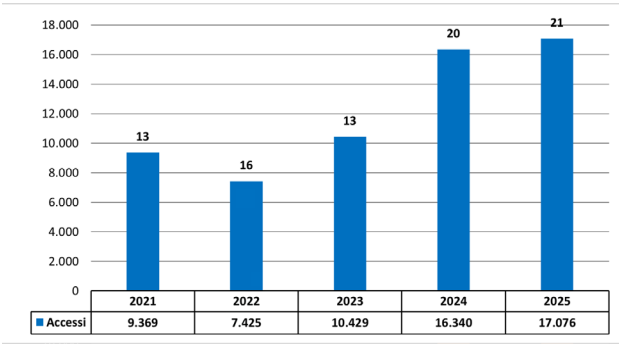
A partire dal 2019 le richieste di servizi di impianto vengono effettuate in maniera integrata con le richieste di tracce orario, mediante l'utilizzo dei sistemi informativi e questo ha determinato una programmazione più puntuale da parte delle Imprese Ferroviarie.

I volumi 2020 dei servizi di impianto risentono, come le tracce, del calo produttivo determinato dall'emergenza sanitaria per effetto del Covid-19.

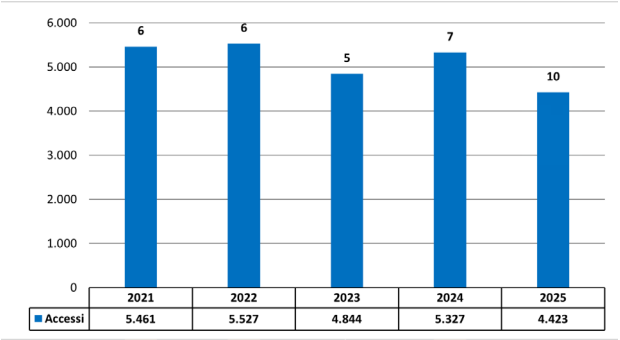
Si riporta di seguito il trend 2021-2025 dei volumi dei principali servizi d'impianto con indicazione del numero di Imprese Ferroviarie richiedenti il servizio in ciascun anno.

I volumi sono indicati in coerenza con l'unità di misura con cui vengono rendicontati i servizi.

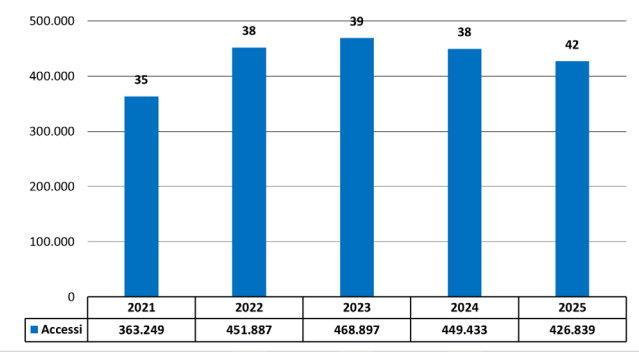
Scali Merci



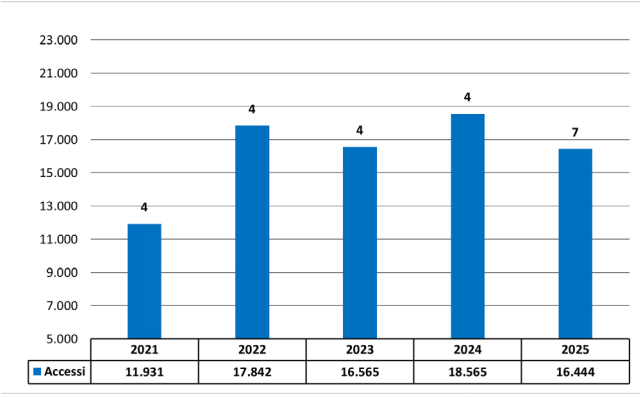
Aree composizione/scomposizione



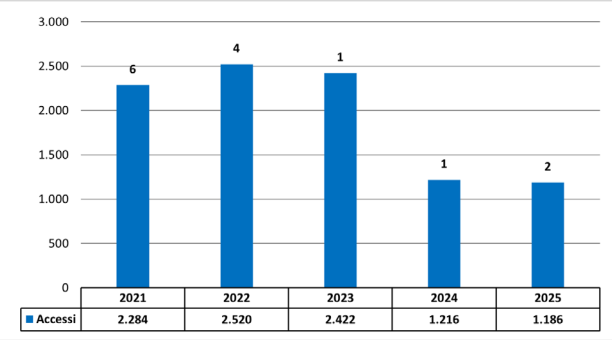
Sosta

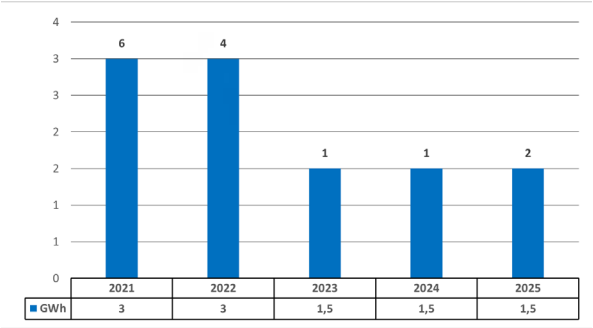


Platee lavaggio

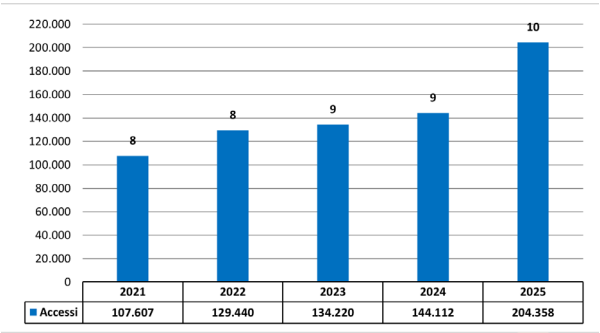


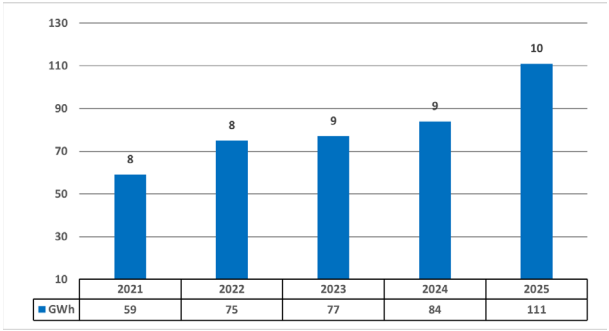
Preriscaldamento/Climatizzazione



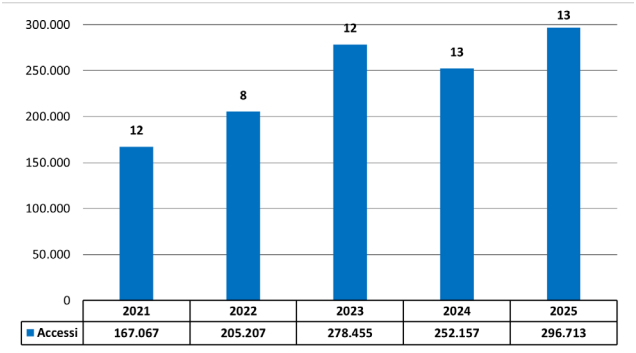


Parking





Rifornimento idrico



Lo sviluppo del reticolo dei servizi di impianto

La disponibilità e distribuzione degli impianti per servizi extra PMdA contribuisce a determinare l'efficacia e l'economicità del servizio reso dalle Imprese Ferroviarie al cliente finale. RFI programma lo sviluppo del relativo reticolo con lo scopo di garantire la massima efficienza per il sistema ferroviario nel complesso, contemperando il recupero di efficienza per le Imprese Ferroviarie, l'onere di investimento nella realizzazione e nella gestione degli impianti, le conseguenti ricadute sulla tariffa di utilizzo, in ottica di solidarietà di rete servizio per servizio.

Ciascun servizio di impianto presenta caratteristiche peculiari in riferimento all'impatto sull'organizzazione dell'attività delle Imprese Ferroviarie.

I servizi riconducibili alla gestione degli spazi negli edifici di stazione, quali Biglietterie, Spazi di Assistenza e Accoglienza, BSS, Desk Mobili, si differenziano da altri servizi per la maturazione e la necessità di soddisfacimento delle esigenze in tempi più brevi rispetto a quanto ammissibile per esigenze afferenti ad altri servizi, in accoppiamento ad un adeguamento di infrastruttura a carico del Gestore generalmente a complessità relativamente contenuta. Pertanto, lo sviluppo del relativo network segue procedure snelle, secondo la vista di prospettiva già presentata nei Piani di Utilizzo delle Stazioni, riportati sul portale e-PIR. Procedure simili possono essere seguite, per gli impianti ove è presente controllo degli accessi, per attivazione su richiesta delle Imprese Ferroviarie del servizio Fast Track.



L'attenzione del Gestore è prioritariamente volta ad assicurare gli impianti di servizio la cui assenza determina vincoli più rigidi all'effettuazione del servizio di trasporto. In particolare, l'evoluzione del materiale rotabile viaggiatori, con la diffusione di toilette a ciclo chiuso, in base alla normativa vigente comporta l'obbligo di inserimento nel turno di cicli di svuotamento e sanificazione (Del. ART 16/2018), che è opportuno accoppiare al servizio di rifornimento idrico. La mancanza di siti idoneamente disposti può costringere l'Impresa Ferroviaria all'impostazione di un turno dei materiali fortemente inefficiente. Si è data quindi primaria importanza alla costituzione di un reticolo di impianti atti allo svuotamento reflui con carrellini mobili, su input diretto delle Imprese Ferroviarie, con l'intendimento di ottemperare alle richieste in tutte le situazioni per le quali è stata verificata la fattibilità tecnica. Parimenti, si vuole promuovere la realizzazione dell'approvvigionamento idrico contestualmente al rinnovo di una stazione.

Lo sviluppo del reticolo dei servizi prevede anche la cessazione delle funzioni in talune località, quando siano riconosciute prevalenti esigenze territoriali di riconversione degli spazi o per mancato utilizzo prolungato. L'eliminazione della disponibilità segue la procedura di cui al paragrafo 2.6 del PIR.

Giova ricordare che Rete Ferroviaria Italiana ha individuato una serie di aree, dotate di almeno un binario e collegate all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, ad oggi non funzionali all'esercizio, idonee, eventualmente a seguito di adeguamenti, all'espletamento delle funzioni di carico/scarico merci, composizione/scomposizione treni, sosta/ricovero/ deposito di materiale rotabile, carrellamento carri, manutenzione rotabili. Tali aree, denominate "Aree attrezzate", elencate e descritte sul sito di RFI nella sezione Accesso alla rete-Raccordi e aree attrezzate, vengono affidate tramite procedure ad evidenza pubblica a soggetti disponibili ad assumere la qualifica di operatore d'impianto, per l'eventuale fornitura dei servizi anche a terzi.

Infine, si ricorda che il Gestore dell'Infrastruttura Nazionale non è l'unico fornitore di servizi di impianto operante in Italia. RFI, in conformità alla normativa di settore, ospita gratuitamente sul portale e-PIR le schede trasmesse dai diversi operatori di impianto, che rimangono responsabili della correttezza e della completezza delle informazioni esposte. Di seguito vengono rappresentati i principali interventi che riguardano i servizi extra PMdA pianificati e finanziati. Gli interventi sugli scali merci, rientrando in progetti di sviluppo più ampi, sono descritti nelle schede di dettaglio.

Principali Interventi

Potenziamento Platee di lavaggio di Ancona
Attivazione Platee di lavaggio di Siena
Potenziamento platea di lavaggio di Campobasso
Elettrificazione Platee di lavaggio di Livorno
Manutenzioni straordinarie Scali merci di Brescia, Padova, Verona QE, Seregno, Lecco Maggianico
Potenziamento Scalo merci Alessandria
Potenziamento platee di lavaggio di Palermo
Attrezzaggio binari con rifornimento idrico negli impianti di Como S.Giovanni, Alba,Fasano, Macerata,- Gallarate, Mortara, S.Agata di Militello, Torino Stura, Treviglio, Vipiteno

4. Piano di migrazione da SSC a SCMT

Rif. CdP-I: A2004A - sistema per il controllo della marcia del treni e per la protezione dei cantieri e dei mezzi

Benché Rete Ferroviaria Italiana stia sviluppando il piano di attrezzaggio della rete con ERTMS, per le linee ancora attrezzate con SSC e traguardate nel piano ERTMS oltre il 2030, prosegue la migrazione verso il sistema SCMT.
SCMT e SSC sono sistemi che attuano la protezione della marcia del treno attraverso il confronto continuo tra la velocità del veicolo misurata e la massima velocità ammessa, tenendo conto dei vincoli relativi al distanziamento (segnalamento), alle caratteristiche fisiche dell'infrastruttura ed alle prestazioni del rotabile, sia in condizioni normali sia particolari (per es. rallentamenti per lavori in linea).
La trasmissione delle informazioni inerenti il profilo statico della linea, i rallentamenti, l'aspetto dei segnali è garantita mediante appositi apparati differenziati tra sistema SCMT e sistema SSC.
In SCMT i punti informativi (PI) sono costituiti da due boe poste a distanza ravvicinata. Le informazioni che vengono ricevute dal SSB sono ridondate e direzionali, ovvero vengono individuate solo se il treno circola con un senso di marcia coerente con quanto previsto nel pacchetto informativo. In SSC, i PI sono costituiti da trasmettitori piazzati su pali per segnali di avviso, protezione e partenza. I punti informativi trasmettono i messaggi a delle antenne poste sul tetto del materiale rotabile.
Il sistema è realizzato in modo tale che al passaggio del treno su una boa viene trasmessa l'indicazione della distanza dalla prossima boa. Il linking permette di creare una finestra di appuntamento che serve a verificare la corretta marcia del rotabile. In caso di anomalia/guasto il SSB è capace di individuare la mancata ricezione della finestra di appuntamento, facendo intervenire la frenatura d'urgenza.
La tecnologia SCMT non richiede trasmettitori TAG intermedi volti a ricostruire le informazioni di linking nel caso di distanze tra segnali superiori a quelle massime previste dal sistema SSC.

Benefici commerciali



UPGRADE E SICUREZZA

Aumento della sicurezza nel trasporto ferroviario, tramite l'introduzione della funzionalità di protezione delle manovre, l'incremento della protezione dei passaggi a livello, la disponibilità della funzione di protezione del peso assiale, il calcolo a bordo della velocità di rilascio e la progressiva sostituzione dei giunti meccanici con giunti elettrici che, per limiti tecnologici, non possono essere sviluppati sui sistemi in uso sulla rete nazionale (Classe B SCMT e SSC)



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Sviluppo dell'interoperabilità, i cui vantaggi sono prevalentemente connessi ad una riduzione di tempo di attraversamento delle frontiere e che costituiscono un fattore rilevante nel miglioramento dell'interconnessione tra reti nazionali e reti regionali



UPGRADE E SICUREZZA

Aumento della flessibilità e dell'efficienza nell'implementazione di modifiche al layout di stazione in fase di upgrade tecnologico con ACC, grazie alla semplificazione tecnologica e normativa apportata dal sistema ERTMS

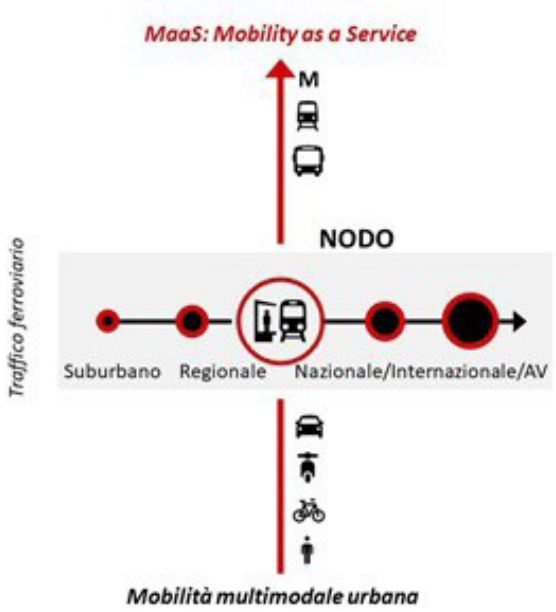
5. Il Piano Integrato Stazioni: Strategia e pianificazione sviluppo stazioni

La stazione è il luogo del movimento: esprime il dinamismo di uno spazio concepito per il viaggio e per lo scambio modale ed è protagonista di ciclici cambiamenti che accompagnano o stimolano l'evolversi degli stili di mobilità e del tessuto urbano in cui è inserita.
La stazione è luogo di trasformazioni, segno di nuove infrastrutture che sempre più - oltre a essere opere di ingegneria - esigono sensibilità e approcci diversi e complementari capaci di generare qualità e attrattività dei territori, di ridurre costi e tempi dello spostamento, di soddisfare una domanda crescente di mobilità nuova.
Le stazioni rappresentano il punto di contatto tra sistema ferroviario e i territori che attraversano e il loro funzionamento è larga-mente determinato dalla qualità di questa relazione. Una stazione che funziona bene è sempre una stazione che sa essere parte integrante dell'ambiente, urbano o rurale, che la ospita.
Quindi per RFI conoscere e saper interpretare il territorio rappresenta un requisito indispensabile per azioni rivolte alla modernizzazione delle stazioni esistenti e alla progettazione di nuove, più rispondenti a bisogni e stili di vita contemporanei.

La visione della stazione scelta da RFI mette al centro i bisogni delle persone e la sostenibilità ambientale e sociale, tende a rendere stazioni e aree circostanti più sicure e piacevoli e ha come obiettivi qualificanti:

- l'incremento del livello di connettività con la mobilità attiva, il trasporto pubblico locale e la sharing mobility per rispondere sempre meglio alle esigenze del viaggiatore e più in generale del cittadino;
- il miglioramento dell'accessibilità interna alle stazioni attraverso un design inclusivo e senza barriere;
- il potenziamento dell'infomobilità e del wayfinding fuori e dentro la stazione.

In quest'ottica la nuova stazione è contemporaneamente protagonista di un progetto di mobilità integrata, hub di un sistema di MaaS (Mobility as a Service), con spazi e servizi capaci di garantire il passaggio da un mezzo di trasporto all'altro più rapido, facile, intuitivo e fluido; centro vitale della smart city, parte integrante del tessuto urbano, volano della riqualificazione di zone dismesse, marginali o poco attrattive.



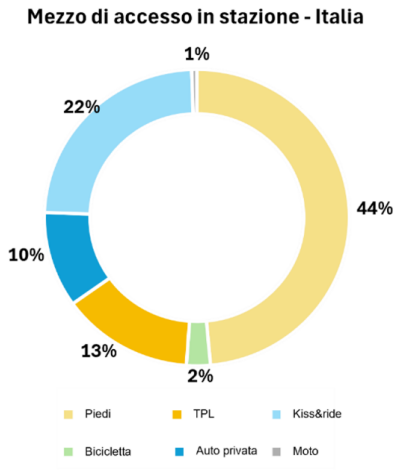


La strategia RFI: azioni dirette e azioni concertate

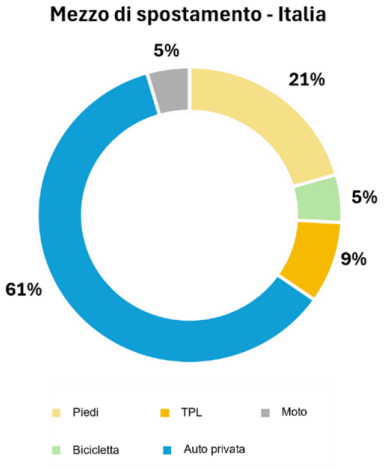
Le oltre 2.200 stazioni RFI rappresentano una grande opportunità per Regioni, territori e città grazie alla loro centralità. A meno di tre km da una stazione vive e lavora oltre metà degli italiani, c'è la quasi totalità degli atenei e dei dipartimenti universitari, una variegata concentrazione di servizi e imprese, monumenti e spazi per la salute, la cultura, lo svago, lo sport. La strategia adottata da RFI per preservare e rafforzare la centralità delle stazioni ferroviarie necessita sia di azioni dirette, che ricadono prevalentemente nelle competenze del gestore di rete, sia di azioni concertate che coinvolgono Istituzioni ed Enti locali.
Tra le azioni dirette di RFI rientrano gli interventi di adeguamento infrastrutturale e tecnologico del Piano Integrato Stazioni che sta progressivamente rendendo più accessibili, sostenibili e confortevoli le principali stazioni su tutto il territorio nazionale.

Le azioni concertate vedono necessariamente l'impegno congiunto di RFI, Ministeri - in primis Infrastrutture e Trasporti - Regioni ed Enti Locali. Nelle scelte strategiche di RFI, rivestono un ruolo di particolare rilevanza i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Comuni e Città Metropolitane, che devono guardare alle stazioni ferroviarie come elementi centrali del sistema di mobilità urbana e assicurare che siano raggiungibili da percorsi pedonali continui, riconoscibili e sicuri, raccordate alla rete ciclabile e dotate di cicloparcheggi, adeguatamente servite dal TPL, attrezzate con punti di ricarica per veicoli elettrici, con aree dedicate alla sharing mobility e dotate di spazi per la sosta di mezzi privati opportunamente dimensionati e gestiti in base alle esigenze del contesto.

Grazie ai dati raccolti dall'Osservatorio di Mercato di RFI (183.000 interviste l'anno in circa 760 stazioni che accolgono il 93% dei viaggiatori, dati 2025), si rileva che la pedonalità è di gran lunga il primo sistema di accesso alle stazioni, seguito dall'utilizzo dell'autovettura privata (includendo sia il kiss&ride che il park&ride) e dal trasporto pubblico locale. Risulta invece ancora marginale l'impiego di bicicletta e monopattini (poco superiore al 3%), sebbene emergano significative differenze territoriali tra Nord e Sud.
Relativamente ai passeggeri che raggiungono la stazione a piedi, questi effettuano in gran parte uno spostamento inferiore ad 1 km. Chi raggiunge la stazione in bicicletta generalmente percorre una distanza compresa tra 1 e 3 km.
Per quanto riguarda il TPL, la maggior parte degli spostamenti viene effettuata in meno di 30 minuti (includendo il tempo per raggiungere la fermata e quello di attesa), mentre chi si sposta in auto (propria o accompagnato) normalmente compie un tragitto non superiore ai 20 minuti. La quasi totalità delle stazioni risulta servita da almeno una fermata o capolinea del TPL. Parallelamente, la diffusione della sharing mobility è in rapida crescita e non più limitata alle principali aree urbane, consentendo un utilizzo più efficiente e rotativo degli spazi di stazione rispetto alle modalità tradizionali.



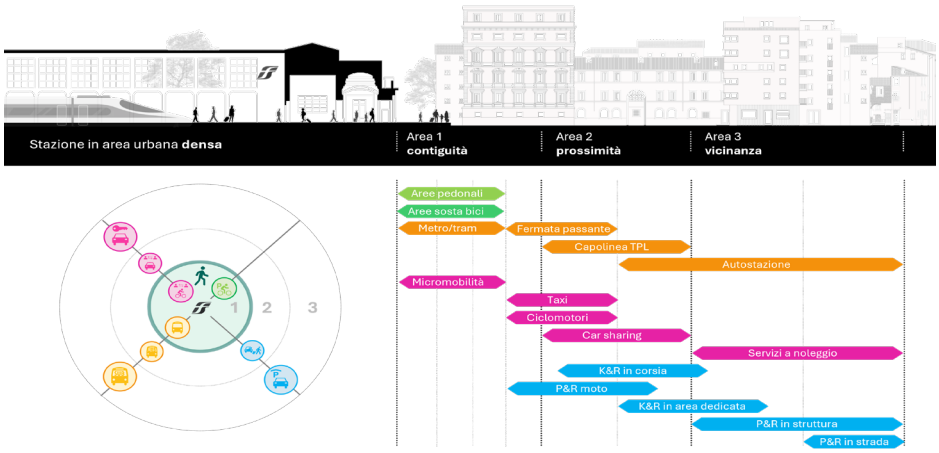
Fonte: Elaborazioni RFI su dati ODM, 2025



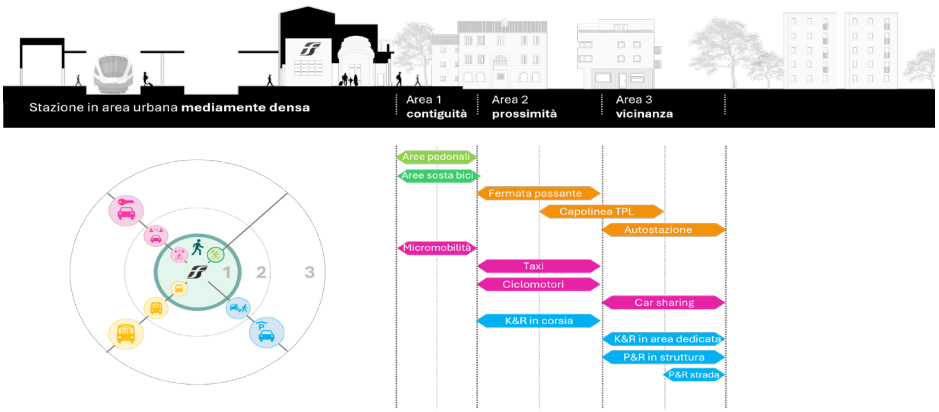
Fonte: Isfort, Osservatorio «Audimob» sulla mobilità degli italiani, 1° semestre 2025

Questa convergenza verso le stazioni dei diversi sistemi di mobilità deve essere progettata e realizzata secondo le specificità di ciascuna stazione: la collocazione geografica, la densità abitativa del contesto territoriale di riferimento, la tipologia e la frequenza dei servizi ferroviari offerti, il numero e il profilo dei viaggiatori incidono in modo determinante - insieme alla varietà e alla numerosità dei servizi di mobilità disponibili - sulle esigenze di accessibilità da parte degli utenti.

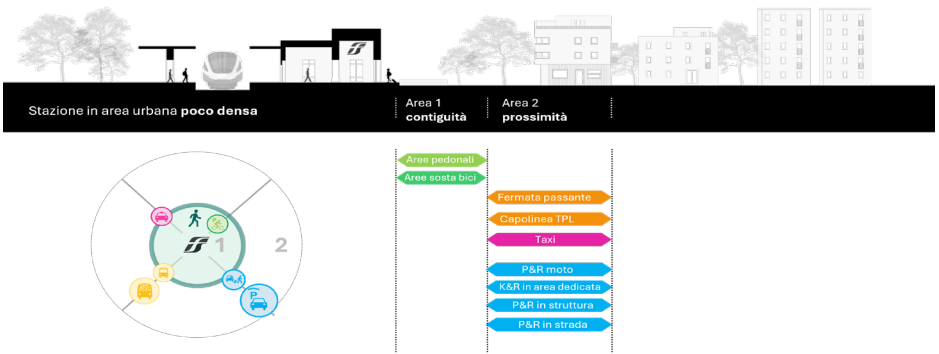
Questi elementi consentono di schematizzare le stazioni in tre differenti "livelli" esemplificativi:



Stazione in area urbana densa



Stazione in area urbana mediamente densa



Stazione in area urbana poco densa

Le principali azioni che orientano la ridefinizione delle aree esterne di stazione in relazione ai contesti e alle esigenze di accessibilità puntano a:

- **migliorare la pedonalità nell'area di influenza della stazione (raggio di 1 km):** realizzare percorsi continui, inclusivi e pienamente accessibili lungo le principali direttrici pedonali che connettono la stazione ai principali attrattori urbani. Tali percorsi garantiranno adeguate larghezze, assenza di barriere e standard qualitativi idonei a rispondere alle esigenze di ogni tipologia di utenza, con particolare attenzione alle persone a ridotta mobilità. In centri ad alta densità, il fronte principali di stazione dovrà essere prioritariamente dedicato agli spostamenti pedonali;
- **promuovere la ciclabilità nel raggio di 3 km dalla stazione:** potenziare la rete di connessioni ciclabili tra le stazioni ferroviarie, la rete ciclabile urbana e i principali poli di attrazione. Nell'ambito di stazione devono essere previste aree di sosta dedicate alle biciclette - sicure, ordinate e correttamente dimensionate - prossime agli accessi e integrate con i servizi esistenti. Al fine di favorire l'inclusione delle stazioni negli itinerari del cicloturismo, è inoltre opportuno realizzare raccordi diretti tra gli impianti ferroviari e le ciclovie di interesse nazionale e regionale;
- **garantire un buon collegamento della stazione con il TPL entro i 30 minuti:** nei nodi intermodali va ridisegnato lo spazio di sosta e fermate del TPL al fine di minimizzare i tempi di scambio gomma-ferro. Promuovere una riprogrammazione dei percorsi e un efficace coordinamento orario al fine di ampliare il bacino di utenza.
- **spazi dedicati ai servizi di sharing mobility:** realizzare spazi dedicati, sicuri e ordinati, idonei ad ospitare i veicoli condivisi e a garantire un'immediata disponibilità, favorendo la riduzione dei tempi di accesso al nodo ferroviario e del tempo complessivo di viaggio;
- **Infrastrutturazione per la ricarica dei veicoli elettrici:** installare infrastrutture di ricarica per rispondere alla diffusione della mobilità elettrica. Colonnine ad alta potenza nei nodi ubicati in aree urbane dense; a bassa potenza nei parcheggi in struttura o nelle aree destinate alla sosta giornaliera.
- **Realizzazione di parcheggi di interscambio:** realizzare parcheggi di interscambio costituisce un elemento essenziale per favorire l'adozione di modalità di trasporto multimodale. In contesti urbani densi, il fronte principale di stazione deve prioritariamente essere riservato alla mobilità attiva, mentre nei contesti a bassa densità, è necessario garantire parcheggi di interscambi dimensionati sui fabbisogni della clientela ferroviaria.

Un esempio di attuazione di tale strategia di azione trova riscontro nel bando «Multimodale Urbano» di Regione Lombardia (D.D. n. 11903/2024) che ha destinato 60 milioni di euro di risorse PR FESR 2021-2027 alla realizzazione di interventi volti a favorire una più efficace integrazione tra servizi di mobilità in stazione.
La messa a sistema del contributo regionale con le risorse RFI assegnate al Piano Integrato Stazioni consente di sviluppare progettualità condivise con gli enti locali, estese oltre il perimetro delle aree in asset RFI e orientate a qualificare l'intero contesto urbano in cui la stazione è inserita.

Il Piano Integrato Stazioni

RFI, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura, è impegnata nell'attuazione di un ampio piano di rinnovamento e riqualificazione delle stazioni, denominato "Piano Integrato Stazioni" (PIS), che ha l'obiettivo di integrare le stazioni nel contesto territoriale e trasportistico di riferimento, migliorandone fruibilità, funzionalità e accessibilità dall'esterno e all'interno mediante interventi di abbattimento delle barriere architettoniche.
Il perimetro di investimento interessa potenzialmente tutte le stazioni in asset RFI, secondo una pianificazione che inquadra prioritariamente un insieme di oltre 600 stazioni, tra le più grandi e frequentate, in cui transita complessivamente più del 90% degli utenti del trasporto ferroviario, ma che si estende anche alle stazioni minori che, in relazione a specifiche esigenze per il contesto di inserimento, assumono carattere di rilevanza e strategicità.

Il PIS promuove l'integrazione delle stazioni nel contesto di inserimento, contribuendo ai processi di sviluppo e valorizzazione del territorio di appartenenza.
Tra gli obiettivi prioritari rientrano il rafforzamento dell'intermodalità con il trasporto pubblico locale, lo sviluppo delle connessioni con i servizi di mobilità condivisa e il sostegno alla mobilità attiva, pedonale e ciclabile.
Un ulteriore obiettivo di particolare rilevanza riguarda la riqualificazione dei fabbricati viaggiatori, molti dei quali sono portatori di un significativo valore di testimonianza storica e culturale tale da essere sottoposti a specifici vincoli di tutela. Gli interventi prevedono il rinnovo di finiture, impianti e strutture e spesso includono le opere finalizzate al miglioramento sismico dei fabbricati di stazione.
A tali azioni si affianca il rafforzamento delle condizioni di safety e security nelle stazioni, attraverso l'implementazione e l'adeguamento dei sistemi di videosorveglianza, il potenziamento dell'illuminazione di nuova generazione negli ambienti interni e nelle aree esterne, nonché il presidio degli spazi e la mitigazione dei potenziali fattori di rischio. L'obiettivo è assicurare standard sempre più elevati in termini di tutela, affidabilità e piena fruibilità degli ambienti di stazione.
Il Piano prevede infine il miglioramento dell'accessibilità delle infrastrutture attraverso soluzioni progettuali inclusive e prive di barriere, nonché l'innalzamento dei livelli di qualità, funzionalità e attrattività.
Particolare attenzione è rivolta agli interventi a favore delle Persone a Ridotta Mobilità (PRM), che comprendono l'installazione e l'attivazione di ascensori, l'innalzamento dei marciapiedi allo standard europeo H55 (55 cm), la riqualificazione di sottopassi e sovrappassi con l'adeguamento dei collegamenti verticali (scale e rampe), l'implementazione dei sistemi di orientamento con percorsi tattili per persone ipovedenti e non vedenti, la riqualificazione e la realizzazione di nuove pensiline e il miglioramento dei sistemi di informazione al pubblico, sia statici sia dinamici

In questo documento vengono riportati tutti gli interventi previsti nelle Località di Servizio nell'arco del Piano Commerciale. Divisi per regione, gli interventi vengono descritti attraverso diverse letture.

Dopo una breve analisi della regione, con il numero di località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori e quelle oggetto d'intervento, si passa ad elencare le località già rinnovate negli anni precedenti a partire dal 2018, anno di inizio del programma PIS di RFI.
Gli interventi vengono rappresentati secondo due diverse chiavi di lettura, la prima attraverso una cartina che evidenzia la data di inizio dei lavori e i lavori in corso, mentre la successiva tabella scende nel dettaglio della tipologia di intervento (fabbricato viaggiatori, aree esterne, lavori di accessibilità) e ne indica la data di attivazione.

L'obbiettivo è fornire una panoramica ampia e dettagliata dei lavori previsti in ambito PIS e dei tempi di realizzazione.

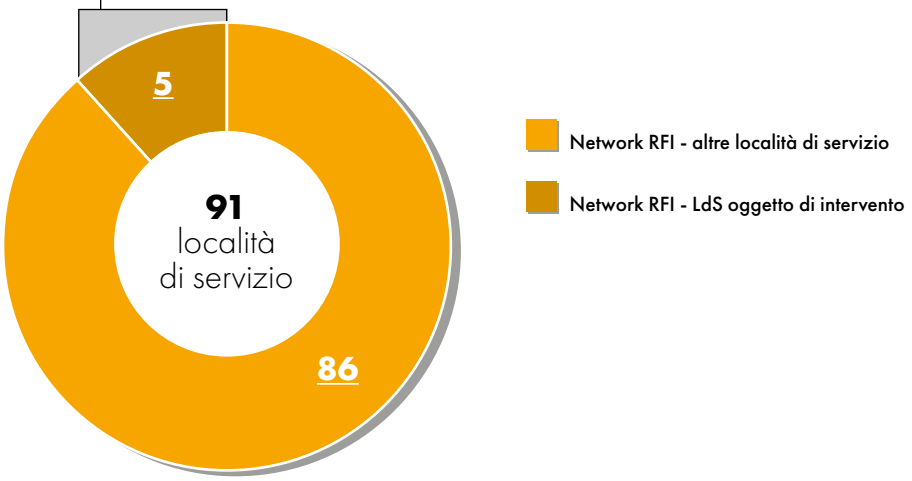


Abruzzo: il Piano Integrato Stazioni

In Abruzzo sono presenti complessivamente 91 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 5 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

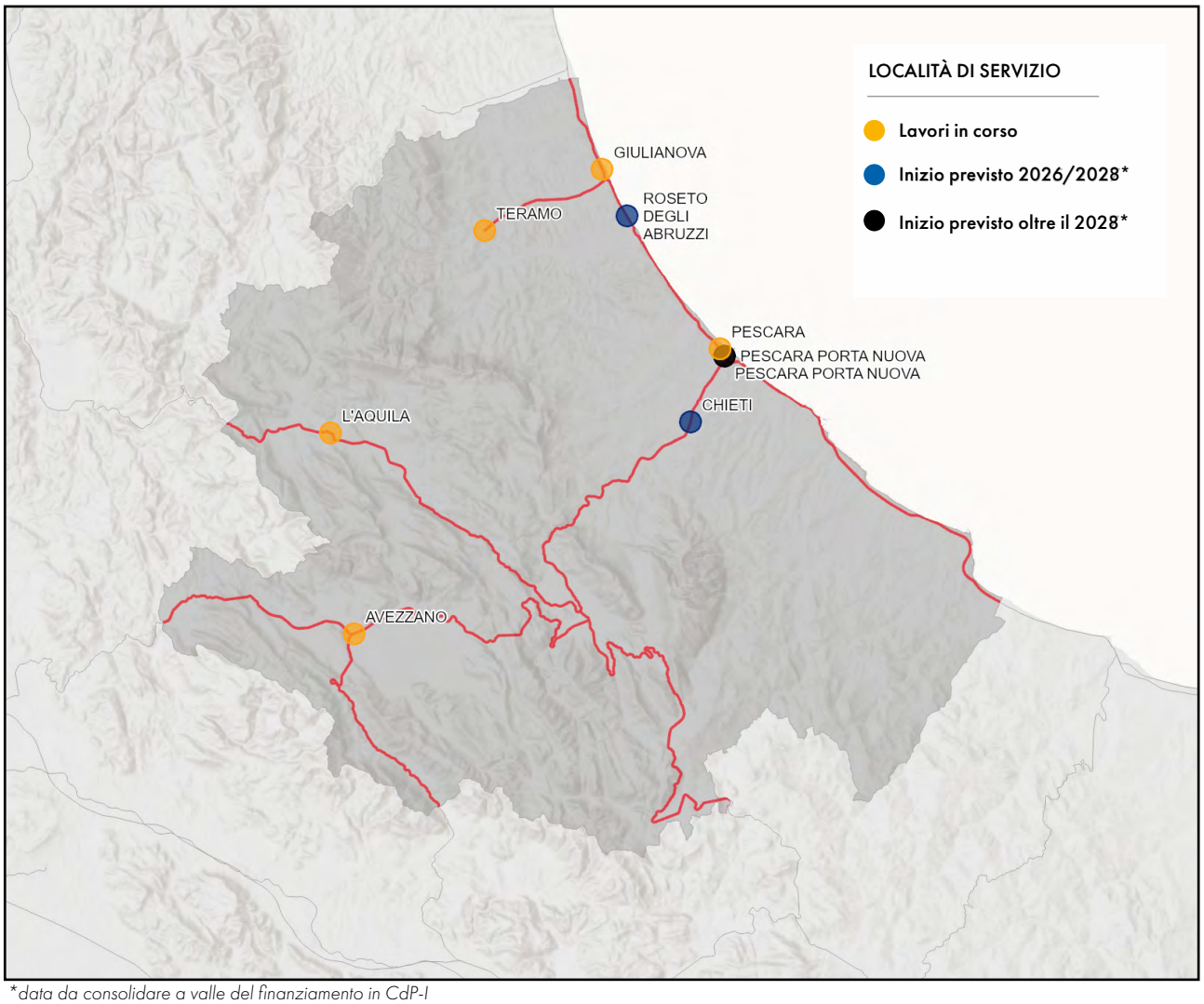
5 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali	Le LdS rinnovate	Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*
Incrementare la funzionalità e il decoro	Sulmona Vasto San Salvo	Sulmona Vasto San Salvo
Abbattere le barriere architettoniche		
Potenziare l'informazione al pubblico		
Migliorare l'accessibilità al treno		

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Avezzano	2028	2028	
Giulianova	2029	2026	
L'Aquila	2026		
Pescara	2026		
Teramo	2028		2026

Basilicata: il Piano Integrato Stazioni

In Basilicata sono presenti complessivamente 33 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 3 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

3 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

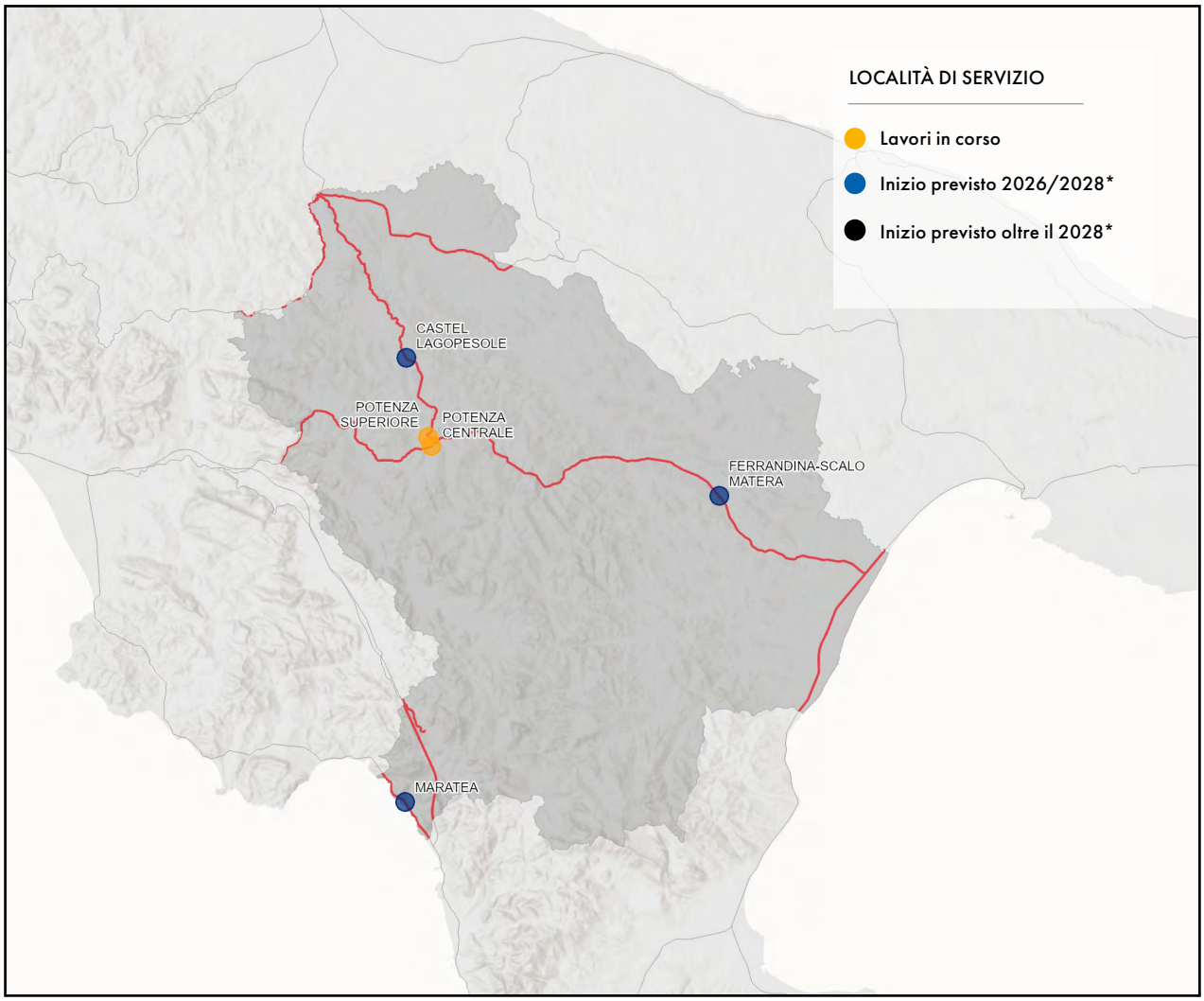
Melfi
Rionero

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Melfi
Rionero

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

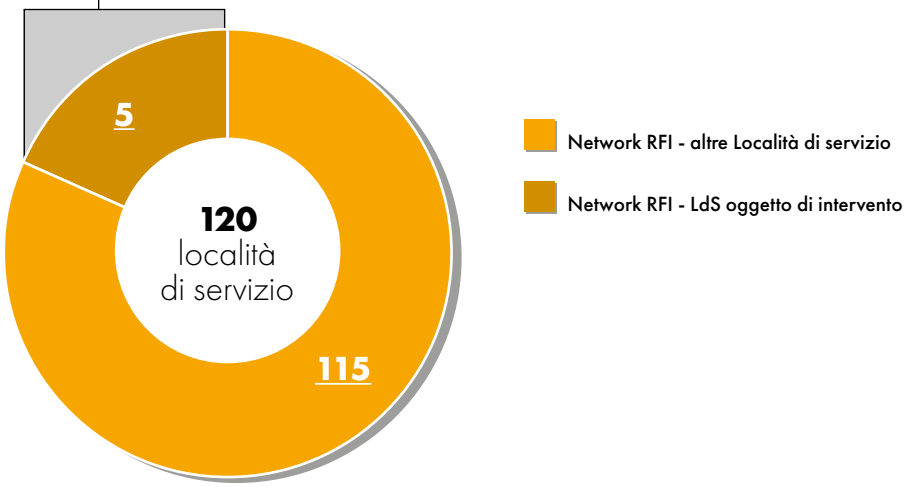
Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Potenza Centrale	2026	2026	2026
Potenza Superiore	2026	2026	
Castel Lagopesole			2026

Calabria: il Piano Integrato Stazioni

In Calabria sono presenti complessivamente 120 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 5 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

5 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

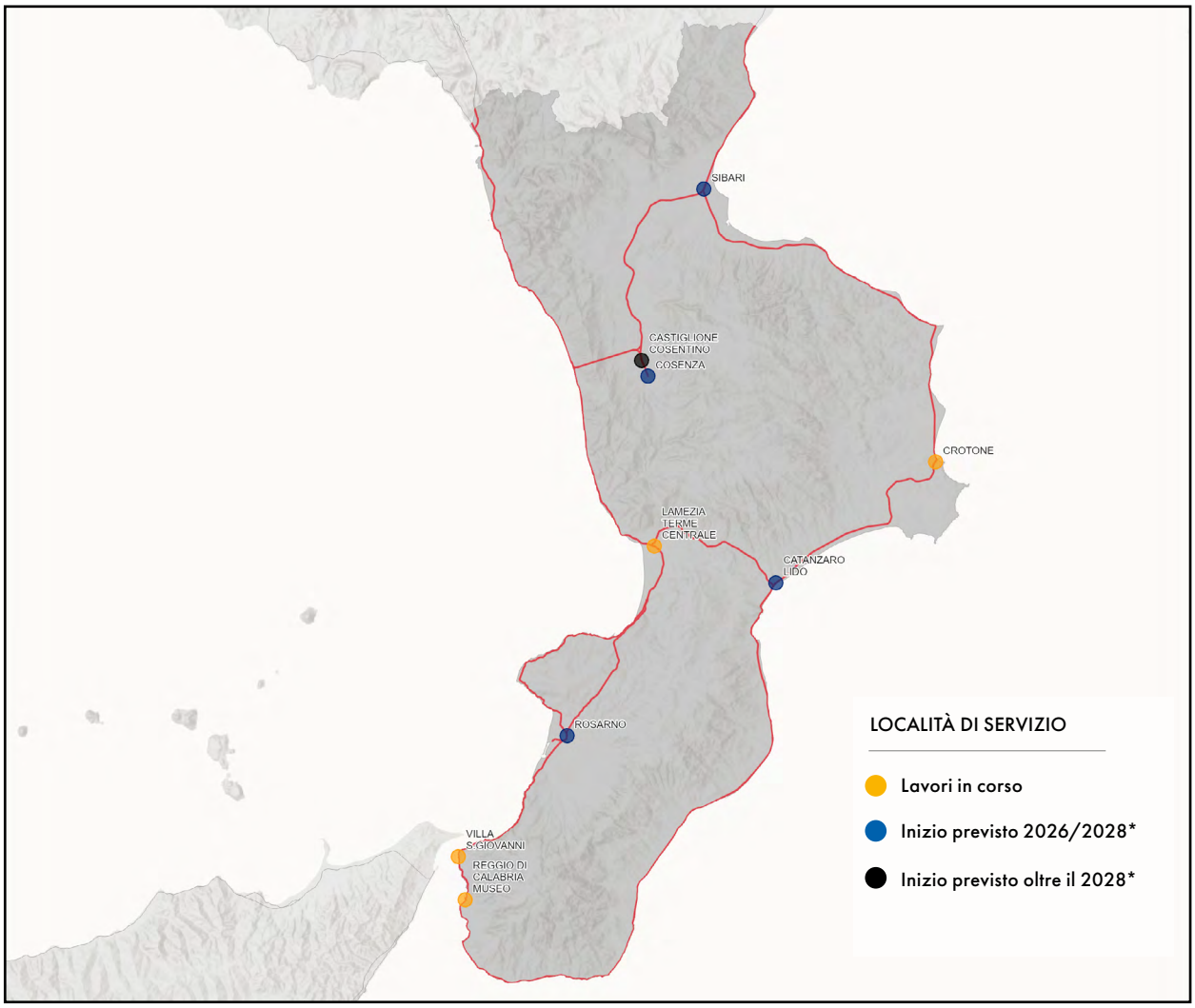
Gioia Tauro
Reggio Calabria C.le
Vibo Valentia-Pizzo
Rosarno

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Gioia Tauro
Reggio Calabria C.le
Vibo Valentia-Pizzo

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

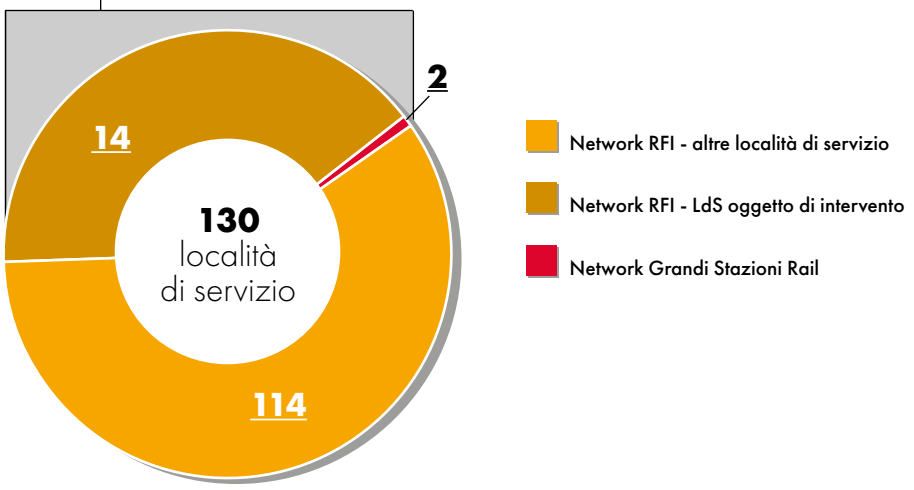
Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Crotone	2026	2026	2026
Lamezia Terme Centrale	2027		2027
Reggio di Calabria Museo			2027
Scalea-S.Domenica Talao		2027	
Villa S.Giovanni	2028	2029	

Campania: il Piano Integrato Stazioni

In Campania sono presenti complessivamente 130 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 14 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

14 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

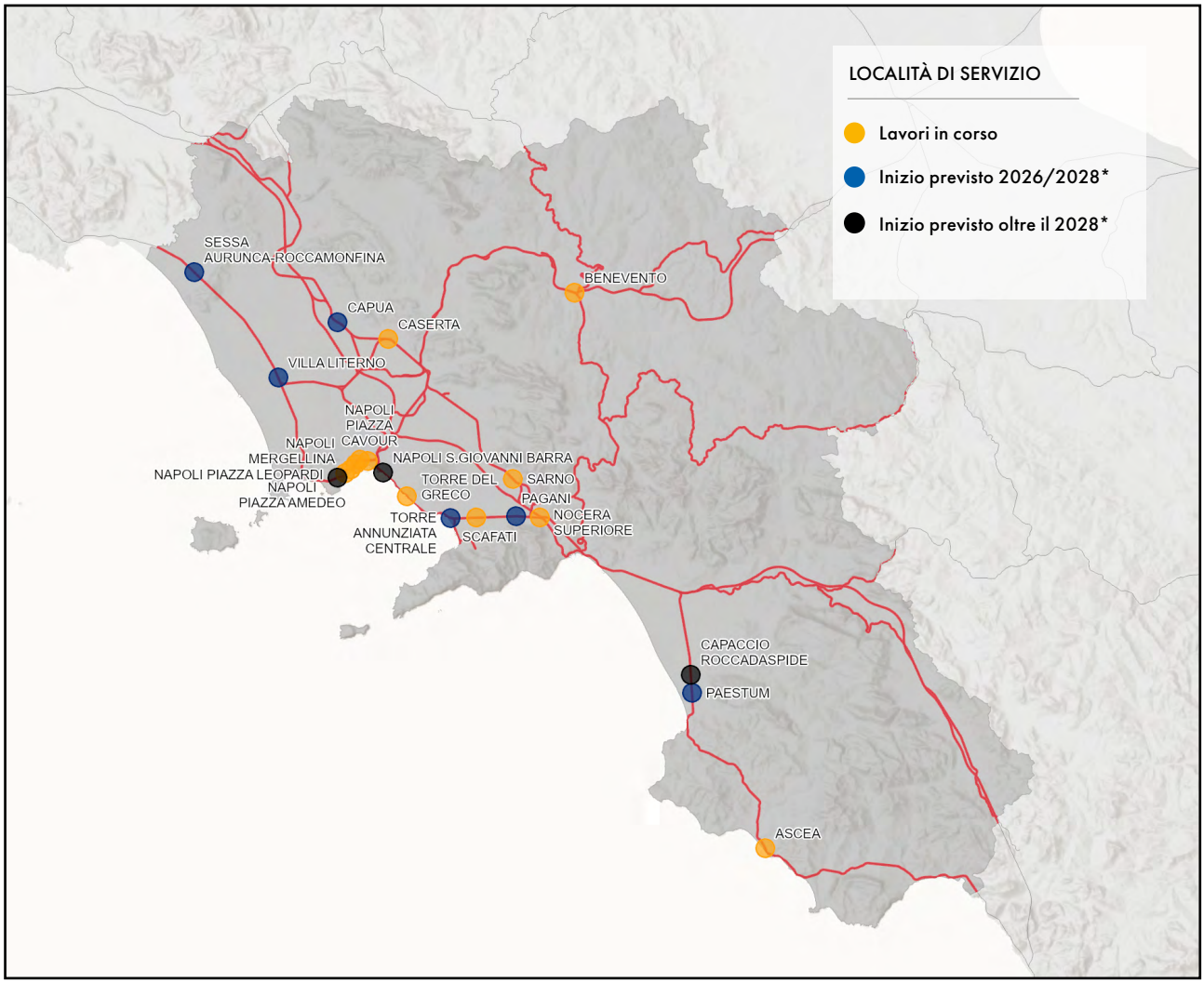
Agropoli C.
Aversa
Bagnoli Agnano T.
Napoli Cavalleggeri
Napoli Centrale
Nocera Inferiore
Pompei
Casoria
Cava dei Tirreni
S. Antimo
Vallo della Lucania
Frattamaggiore
Marcianise
Battipaglia
Pozzuoli Solfatara
Falciano-Mondragone-Carinola
Maddaloni Inferiore

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Aversa
Bagnoli-Agnano T.
Battipaglia
Casoria
Cava dei Tirreni
Marcianise
Napoli Centrale
Nocera Inferiore
Pompei
Sant'Antimo
Vallo della Lucania
Pozzuoli Solfatara
Falciano-Mondragone-Carinola Maddaloni Inferiore

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Ascea		2026	
Benevento	2028	2026	
Caserta	2026	2026	
Napoli Centrale		2026	
Napoli Mergellina	2026	2026	
Napoli Montesanto	2026	2026	
Napoli Piazza Amedeo	2026	2026	
Napoli Piazza Cavour			2026
Nocera Superiore	2026		2026
Sapri		2027	
Sarno	2026	2026	2026
Scafati	2028	2027	2028
Torre del Greco	2026	2026	2026

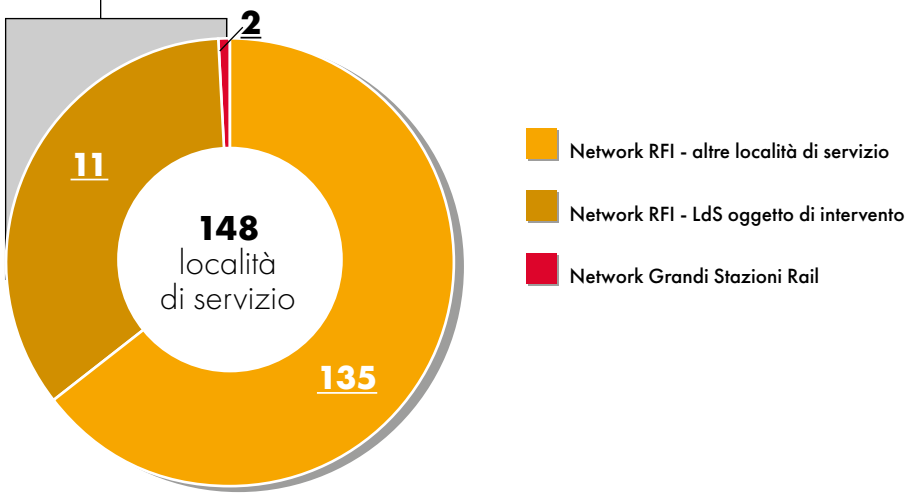


Emilia-Romagna: il Piano Integrato Stazioni

In Emilia-Romagna sono presenti complessivamente 148 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazionistà attualmente adeguando 11 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

11 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

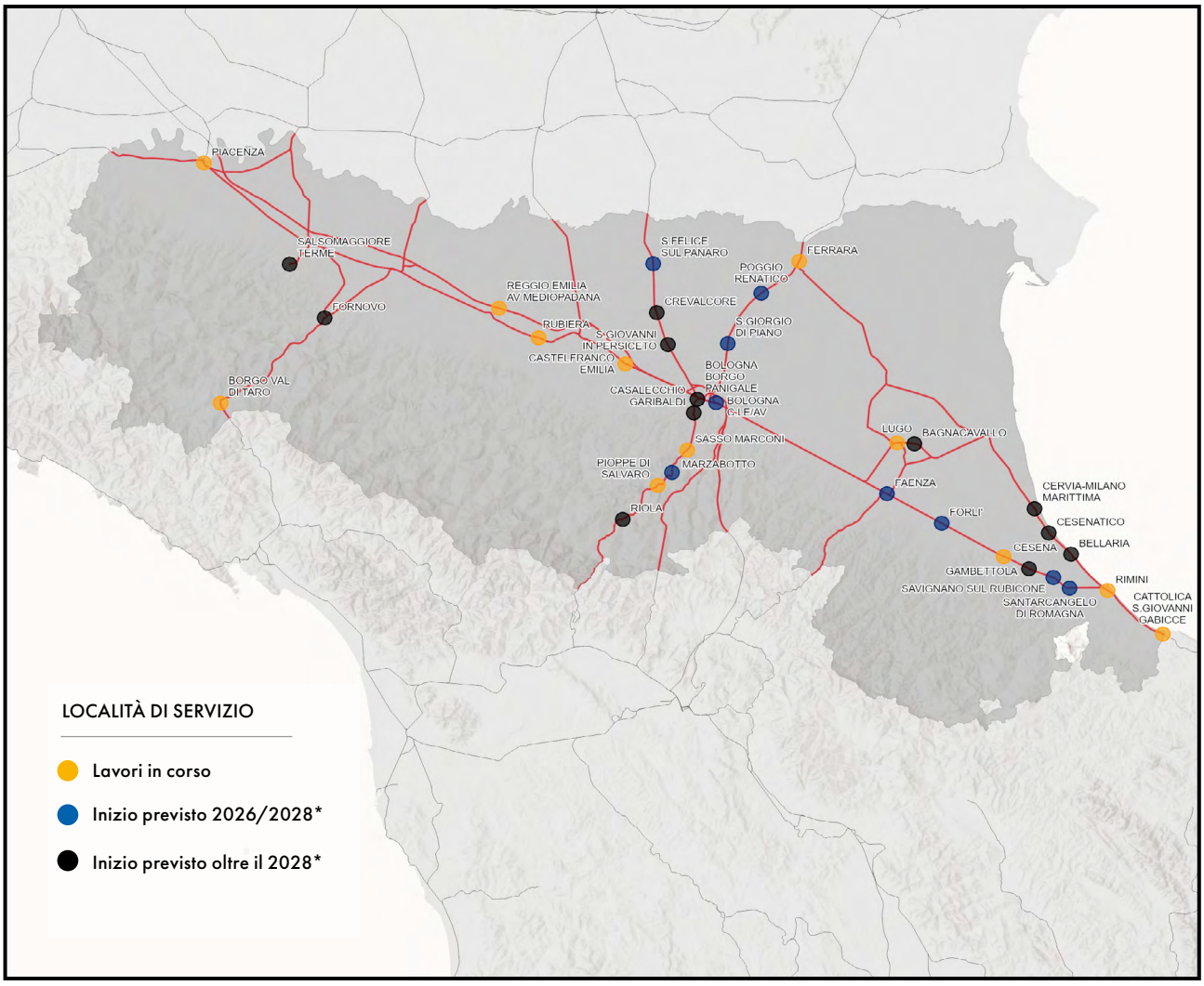
Casalecchio di Reno
Castel Bolognese
Fidenza
Imola
Porretta Terme
Riccione
S. Benedetto Val di Sambro
S. Pietro in Casale
Carpi
Castel S. Pietro - Terme
Modena
Reggio Emilia
S. Ilario D'Enza
Cesena
Fiorenzuola
Forlì
Monzuno
Vergato
Collecchio
Ravenna
Faenza

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Casalecchio di Reno
Collecchio
Fidenza
Fiorenzuola
Forlì
Imola
Modena
Reggio Emilia
Riccione
San Benedetto Val di Sambro
Sant'Ilario D'Enza
San Pietro in Casale
Vergato
Collecchio
Ravenna
Faenza

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Borgo Val Di Taro		2027	
Castelfranco Emilia		2027	
Cattolica S. Giovanni Gabicce	2026	2027	2026
Cesena		2028	2026
Ferrara		2028	
Lugo		2027	
Piacenza	2028	2028	2028
Pioppe di Salvaro	2026	2027	
Reggio Emilia AV Mediopadana Sottoviadotto	2028		
Rimini	2028	2027	
Rubiera		2028	
Sasso Marconi		2027	

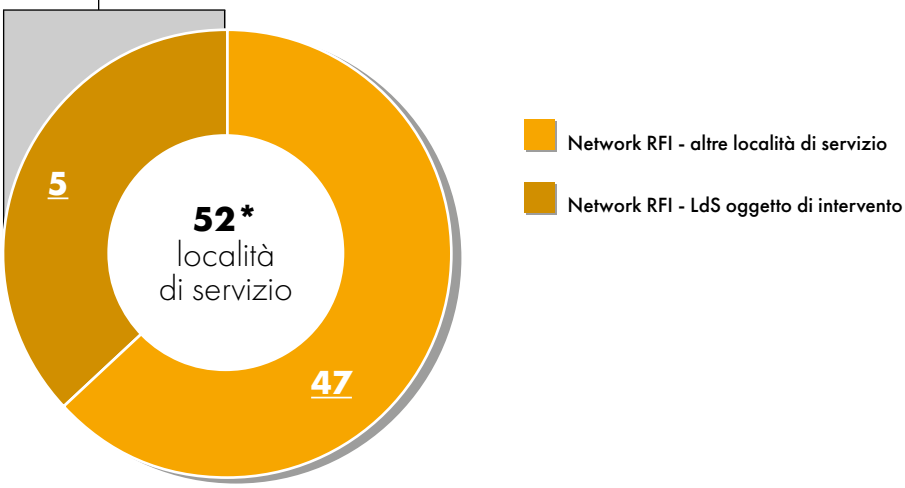

9 10
12 11

Friuli Venezia Giulia: il Piano Integrato Stazioni

In Friuli Venezia Giulia sono presenti complessivamente 52* località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 5 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

5 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



*Compresa la linea Maniago - Osoppo

Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

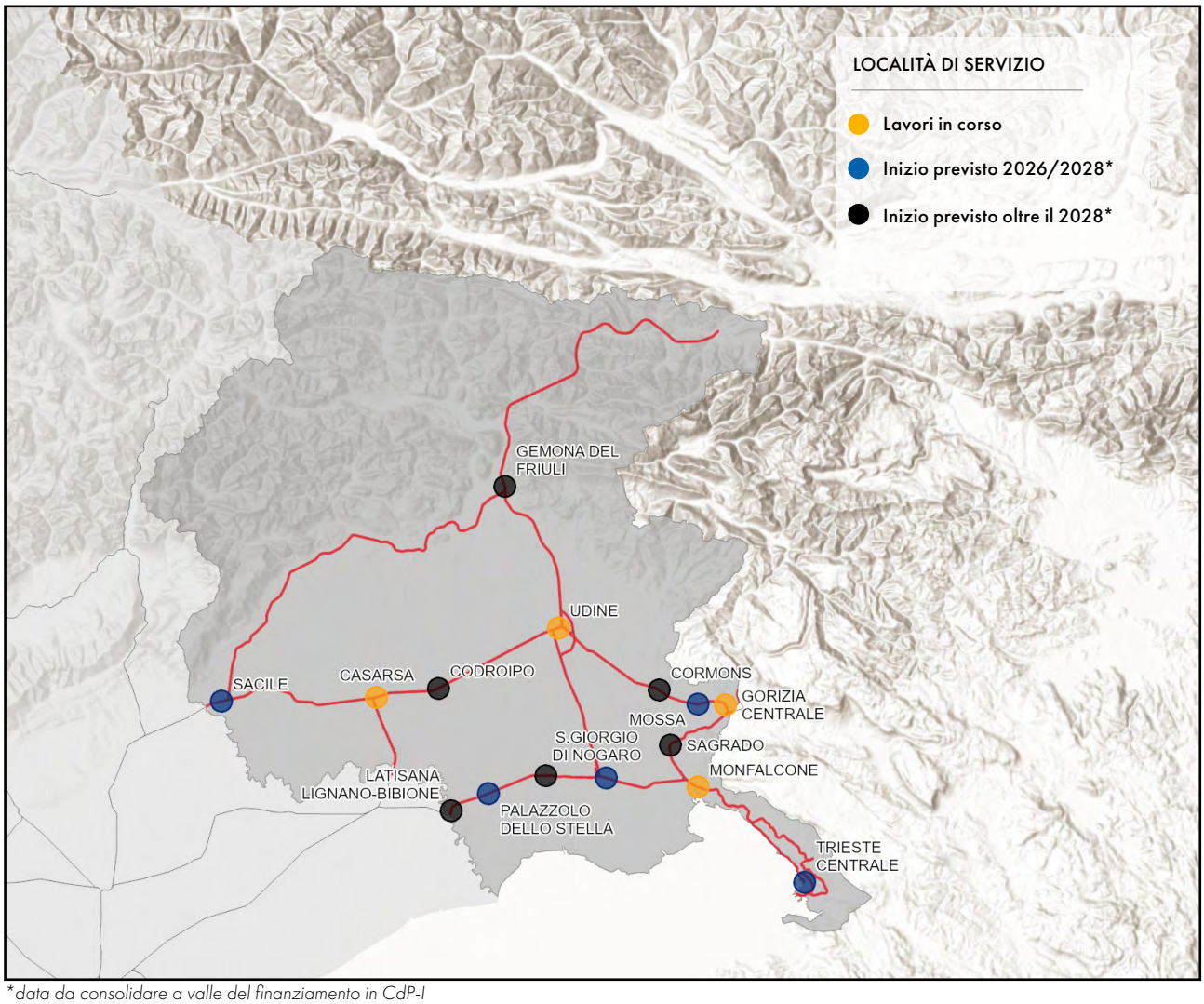
Pordenone
Trieste Centrale
Monfalcone

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Pordenone
Trieste Centrale
Monfalcone

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

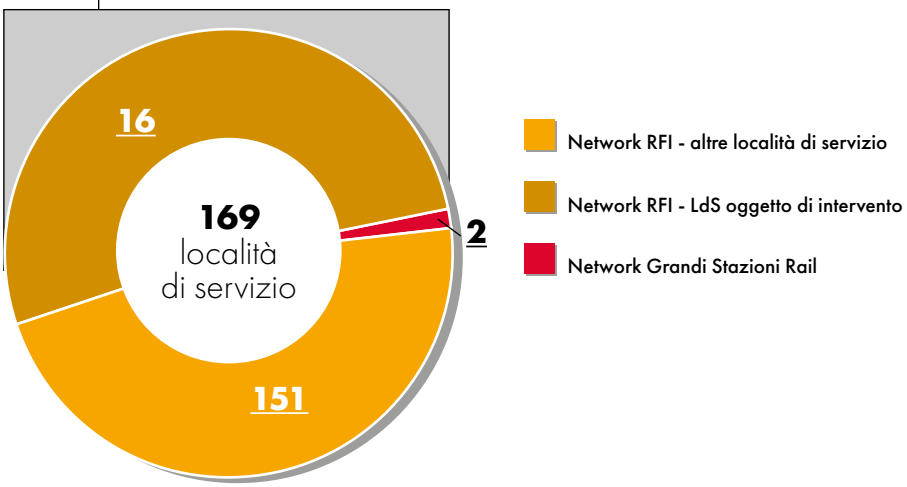
Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Casarsa		2029	
Gorizia Centrale	2026	2026	
Monfalcone		2027	
Trieste Centrale	2030		2027
Udine		2029	

Lazio: il Piano Integrato Stazioni

Nel Lazio sono presenti complessivamente 169 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 16 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

16 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

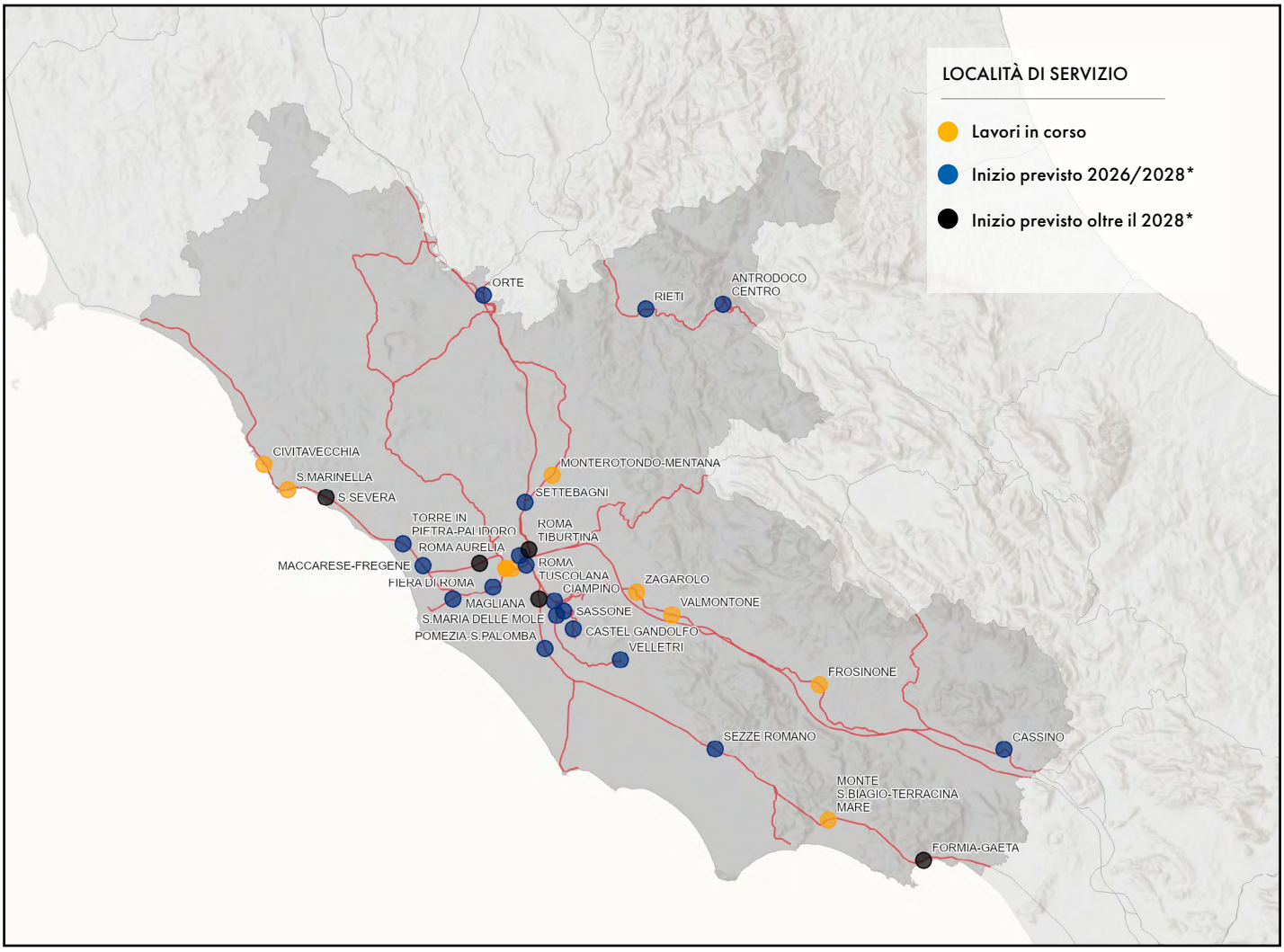
Cesano di Roma
Ferentino - Supino
Gemelli
La Storta
Tarquinia
Valle Aurelia
Ladispoli Cerveteri
Marina di Cerveteri
Monte San Biagio
Stimigliano
Colleferro - Segni - Paliano
Latina
Fiumicino Aereoporto
Roma S. Pietro
Ciampino
Roma Aurelia
Torricola

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Cesano di Roma
Colleferro - Segni - Paliano
Ferentino - Supino
Gemelli
La Storta
Ladispoli-Cerveteri
Marina di Cerveteri
Tarquinia
Valle Aurelia
Stimigliano
Latina
Fiumicino Aereoporto
Roma S. Pietro
Ciampino

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Cassino		2028	
Castel Gandolfo	2027	2027	
Civitavecchia	2028	2029	
Frosinone	2028	2028	2028
Magliana	2029	2029	
Monte San Biagio			2027
Monterotondo-Mentana	2028	2029	2028
Roma Ostiense		oltre il 2030	
Roma Trastevere		2026	
Santa Maria delle Mole		2028	
S.Marinella		2026	
Settebagni		2029	
Sezze Romano	2028		
Valmontone		2028	
Zagarolo		2028	

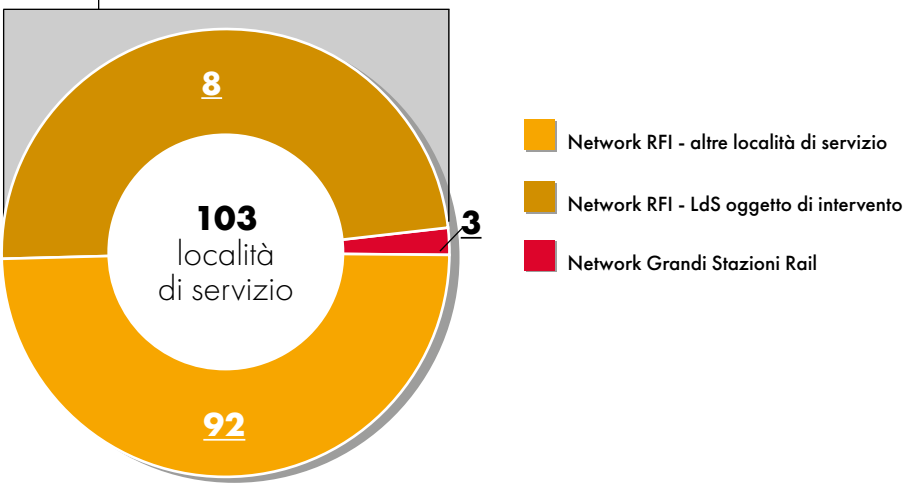

Binari

Liguria: il Piano Integrato Stazioni

In Liguria sono presenti complessivamente 103 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 8 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

8 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

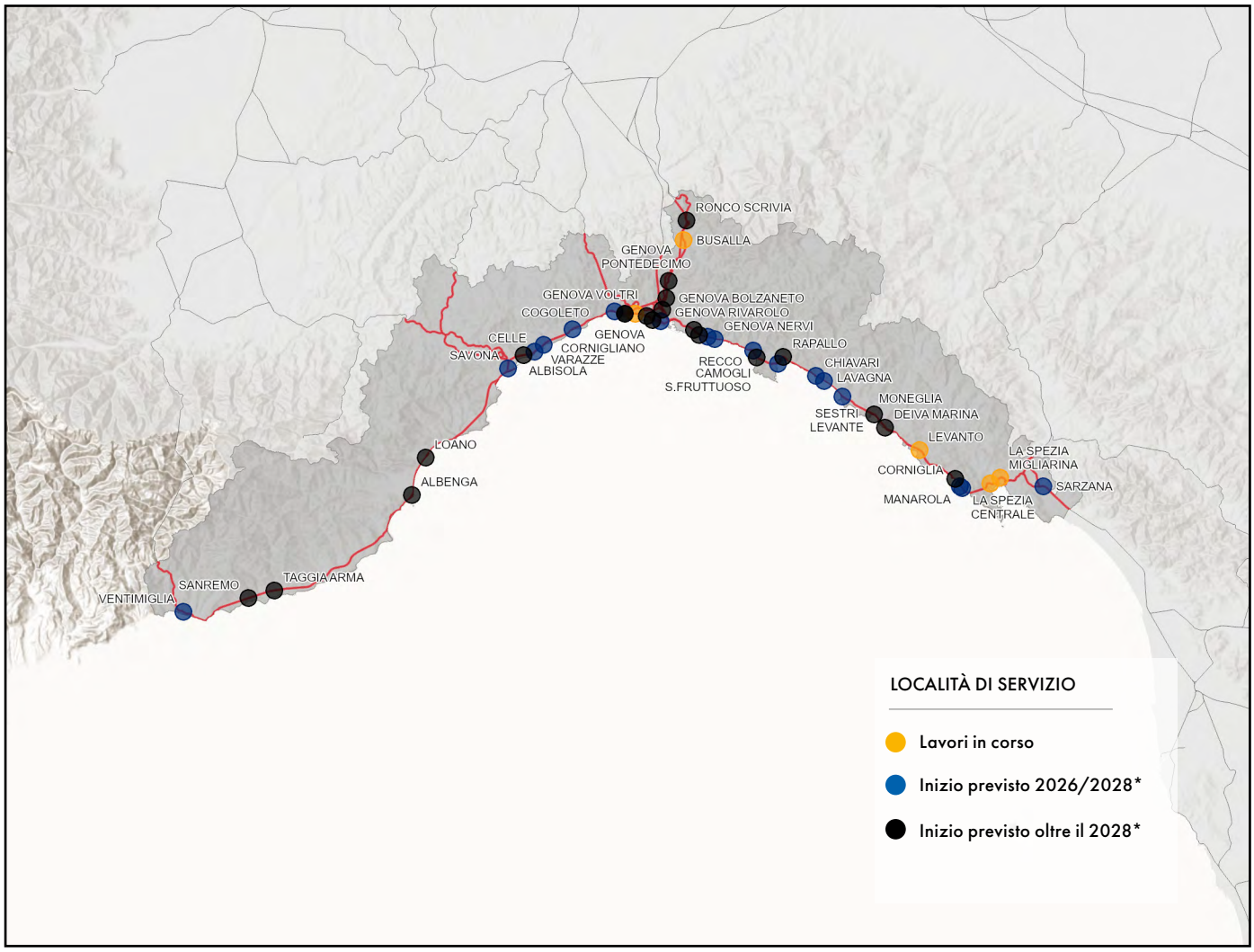
Arenzano
Bordighera
Genova Pra
Genova P.P.
Genova Sturla
Pietra Ligure
Alassio
Monterosso
Vernazza
Chiavari
Cogoleto

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Arenzano
Bordighera
Genova Piazza Principe
Genova Pra
Genova Sturla
Pietra Ligure
Chiavari

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Busalla	2028	2027	2028
Genova Pegli	2028	2027	2028
Levanto		2028	
La spezia Centrale	2028		2030
La Spezia Migliarina			2027
Riomaggiore		2027	

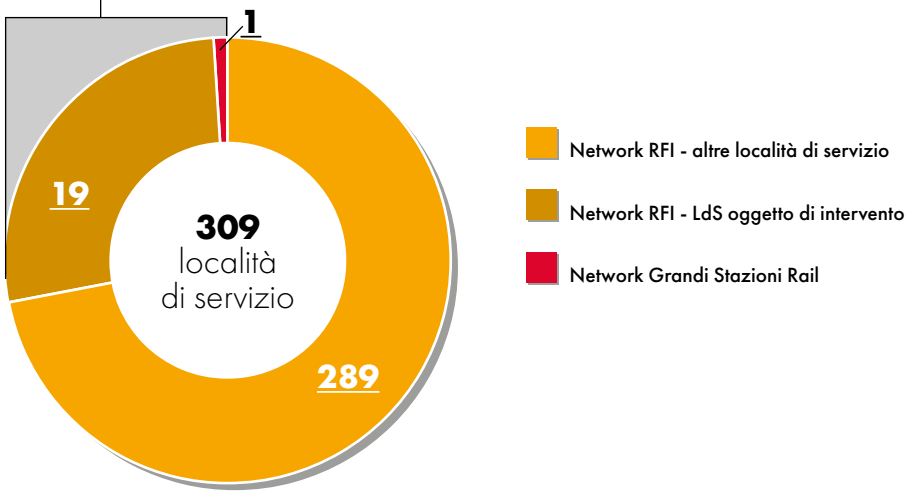


Lombardia: il Piano Integrato Stazioni

In Lombardia sono presenti complessivamente 309 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 19 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

19 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

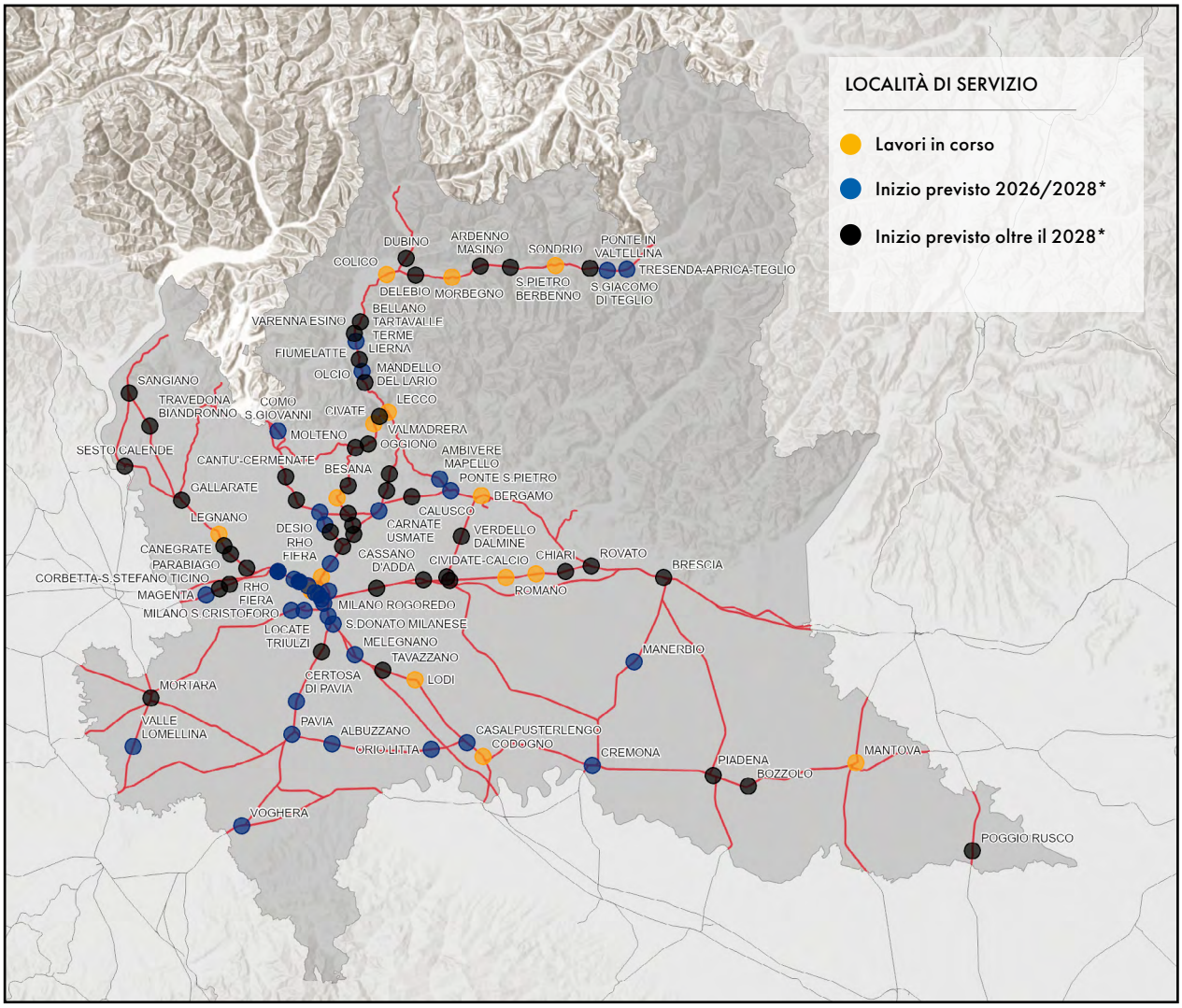
Arcore
Bellano-Tartavalle T.
Busto Arsizio
Mantova
Milano Porta G.
Vigevano
Brescia
Como
Desenzano del Garda
Pioltello Limito
Varese
Cremona
Sondrio
Rho
Crema
Abbadia L.
Chiuro
Dorio
Talamona
Tirano

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Arcore
Bergamo
Brescia
Busto Arsizio
Mantova
Milano Porta Garibaldi
Pioltello Limito
Rho
Vigevano
Crema
Tirano

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Ambivere - Mapello		2026	
Albuzzano		2027	
Bergamo	2027		
Calcio-Cividate		2026	
Carate-Calò		2026	
Civate		2026	
Codogno	2026	2027	2026
Colico	2026	2026	2027
Lecco	2026	2026	2027
Legnago		2026	
Lodi	2026	2027	
Manerbio		2027	
Mantova			2026
Milano Greco Pirelli	2027		2028
Milano Porta Garibaldi			2026
Milano Porta Garibaldi Sotterranea	2026	2026	
Morbegno			2026
Orio Litta		2027	
Romano	2026		
Seregno		2028	2028
Sondrio	2026		2026
Tresenda-Aprica-Teglio		2027	
Valle Lomellina		oltre 2030	

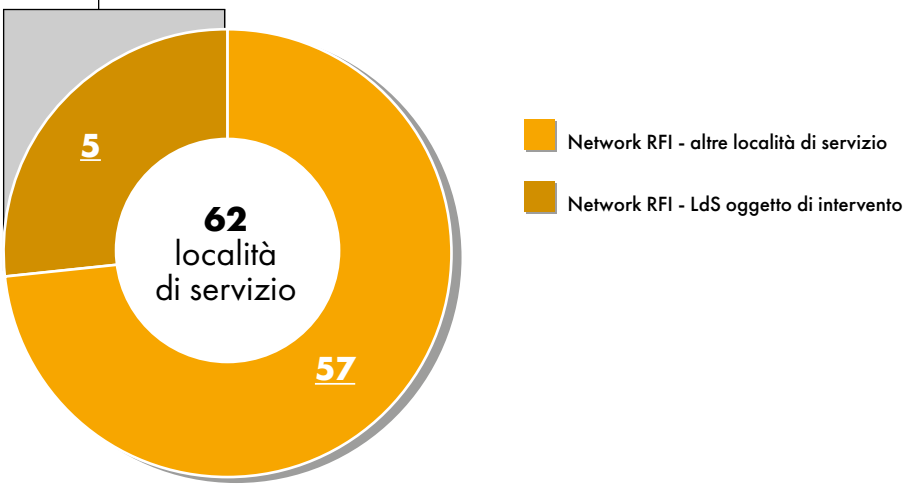


Marche: il Piano Integrato Stazioni

Nelle Marche sono presenti complessivamente 62 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 5 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

5 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

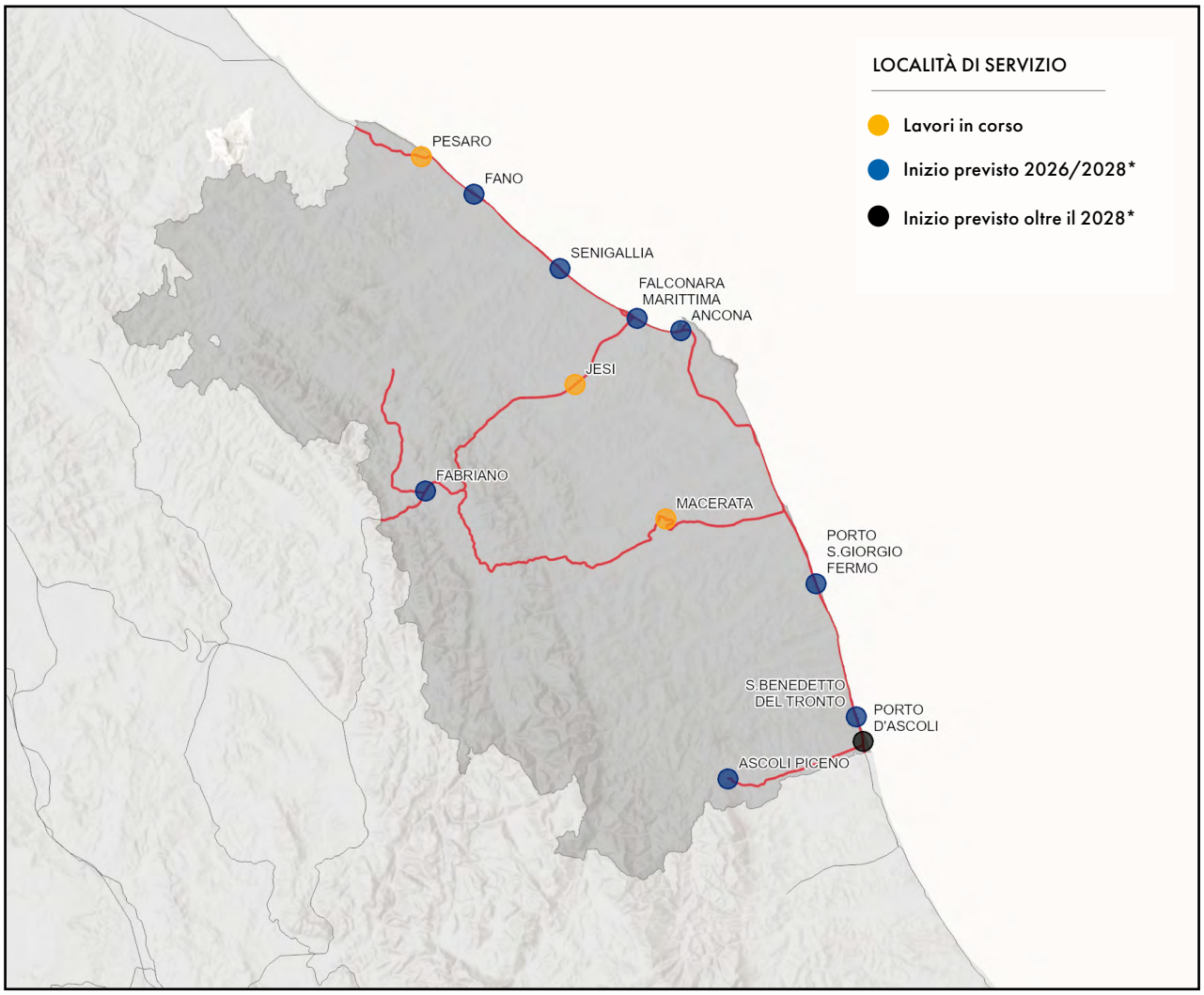
Civitanova Marche - Montegranaro
Marotta - Mandolfo
Tolentino
Loreto

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Civitanova Marche - Montegranaro
Marotta - Mandolfo

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

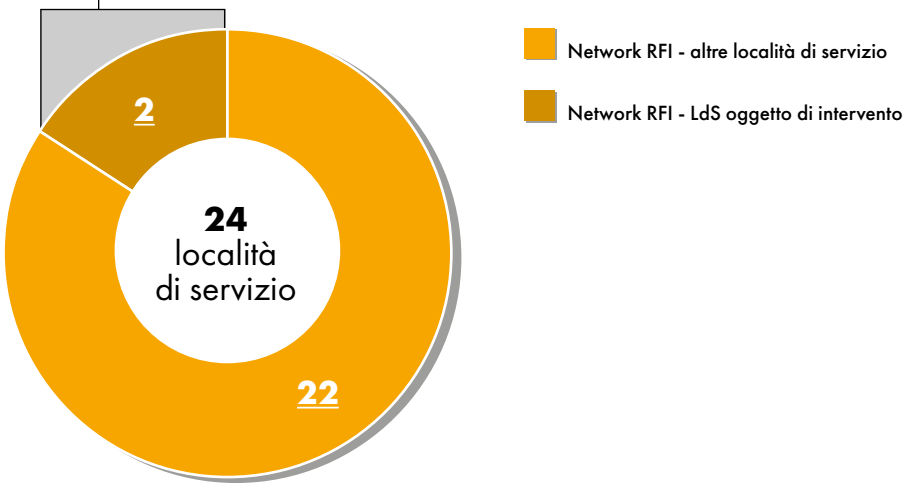
Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Ascoli Piceno			2028
Jesi	2026		2027
Macerata		2026	2028
Pesaro		2029	2026
San Benedetto del Tronto	2030		2029

Molise: il Piano Integrato Stazioni

In Molise sono presenti complessivamente 24 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 2 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

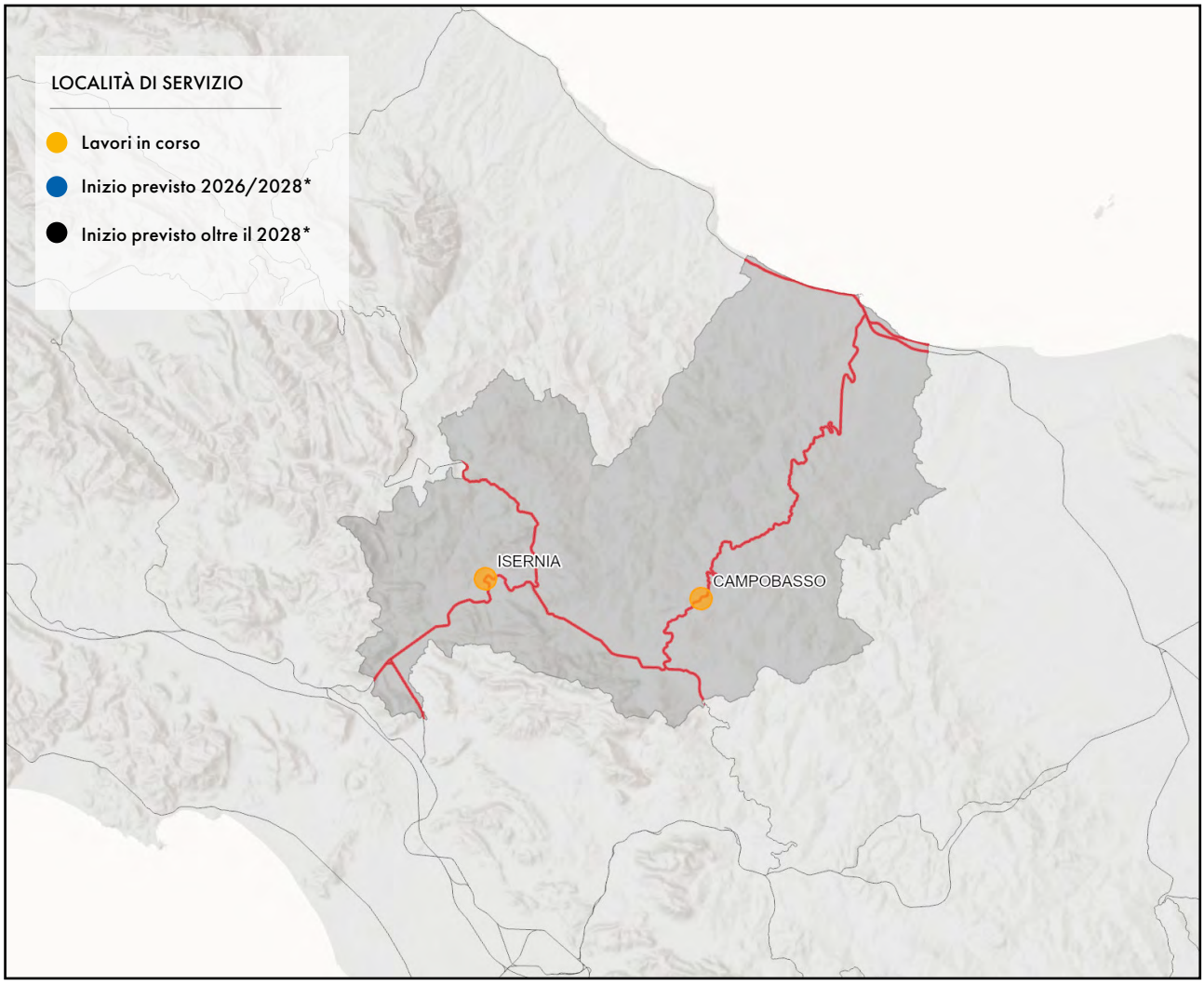
2 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Tra le principali azioni del progetto Easy Station:

- **il miglioramento della funzionalità e del decoro delle stazioni attraverso il restyling degli spazi interni ed esterni;**
- **il potenziamento dell'informazione al pubblico sonora e visiva con dispositivi conformi ai più avanzati standard di qualità;**
- **il miglioramento dell'accessibilità al treno facilitando la salita e la discesa con l'innalzamento dei marciapiedi a 55 cm dal piano binari;**
- **l'abbattimento delle barriere architettoniche attraverso la realizzazione di ascensori/ rampe e percorsi tattili.**

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

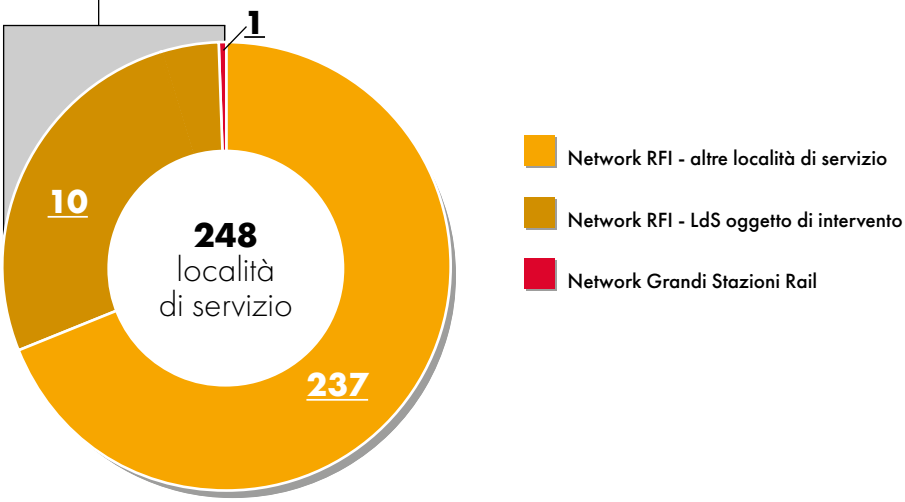
Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Campobasso		2027	
Isernia	2026		2027

Piemonte: il Piano Integrato Stazioni

In Piemonte sono presenti complessivamente 248 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 10 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

10 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

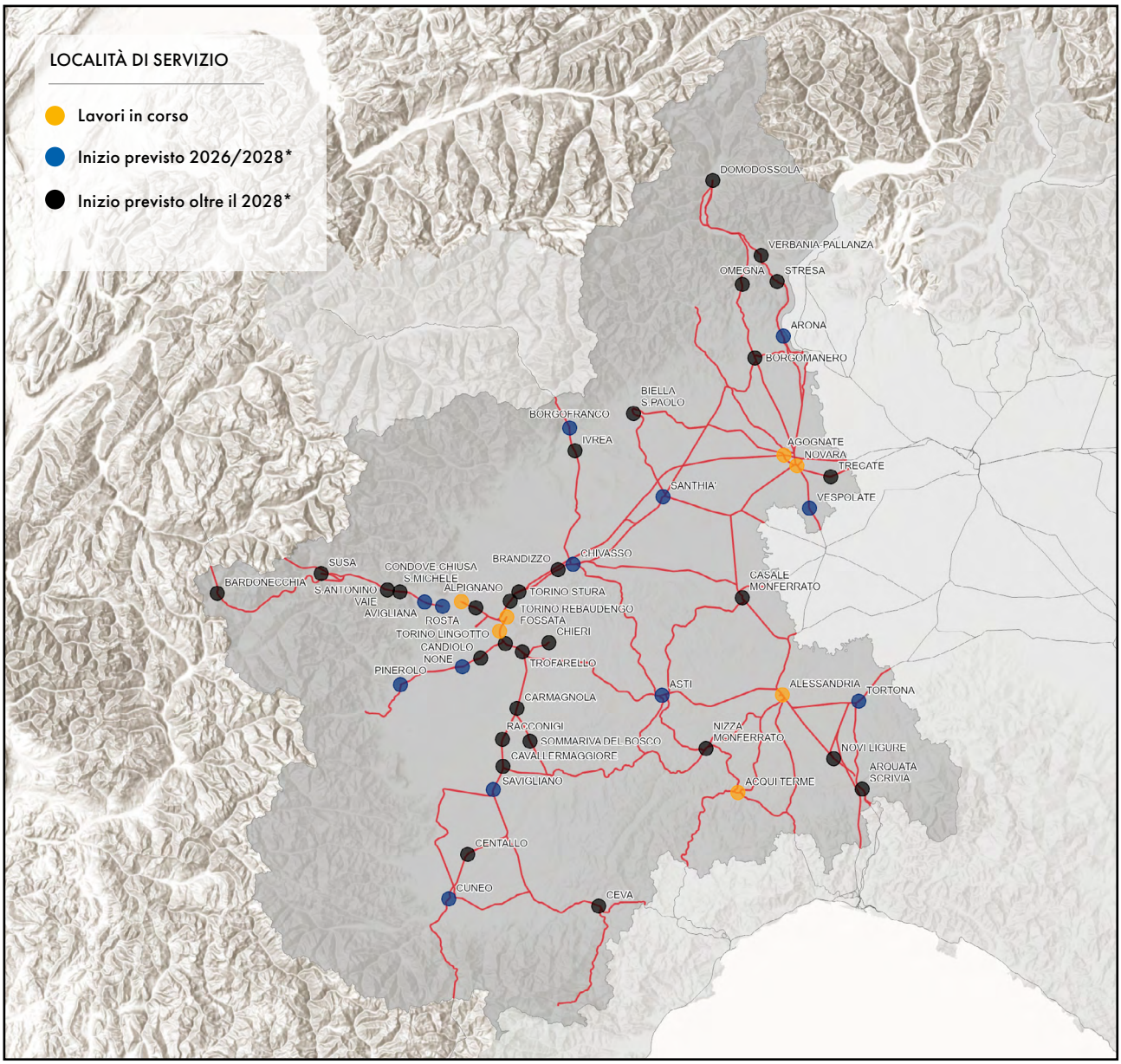
Alba
Alpignano
Bra
Bussoleno
Settimo Torinese
Mondovì
Oulx-Cesana-Clavire-Sestriere
Ovada
Torino Porta Nuova
Vercelli
Verbania
Fossano
Agognate

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Alba
Alpignano
Bra
Bussoleno
Settimo Torinese
Oulx-Cesana-Clavire-Sestriere
Ovada
Vercelli
Mondovì
Fossano
Agognate

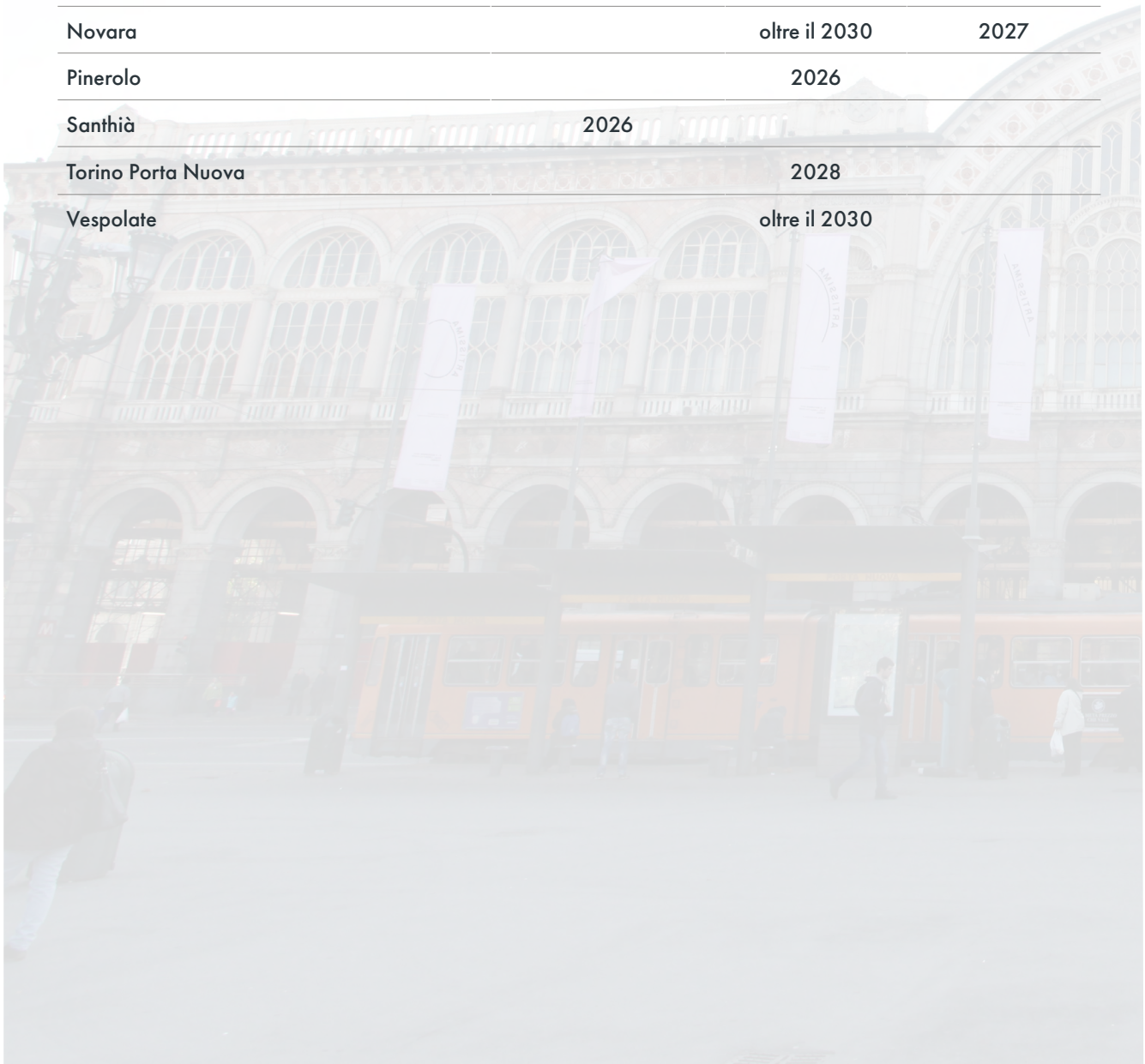
* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Aqui Terme	2026	oltre il 2030	2027
Alessandria			2027
Borgofranco		2027	
Chivasso		2029	
None		2026	
Novara		oltre il 2030	2027
Pinerolo		2026	
Santhià	2026		
Torino Porta Nuova		2028	
Vespolate		oltre il 2030	



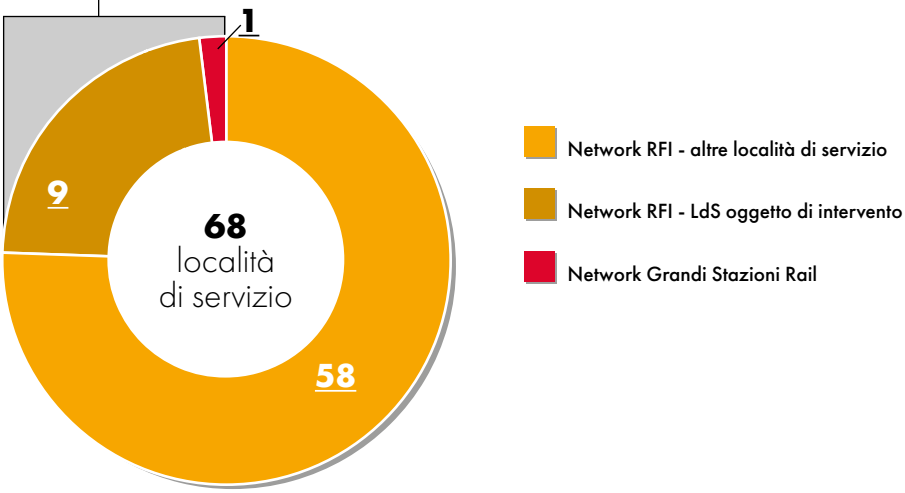


Puglia: il Piano Integrato Stazioni

In Puglia sono presenti complessivamente 68 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 9 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

9 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

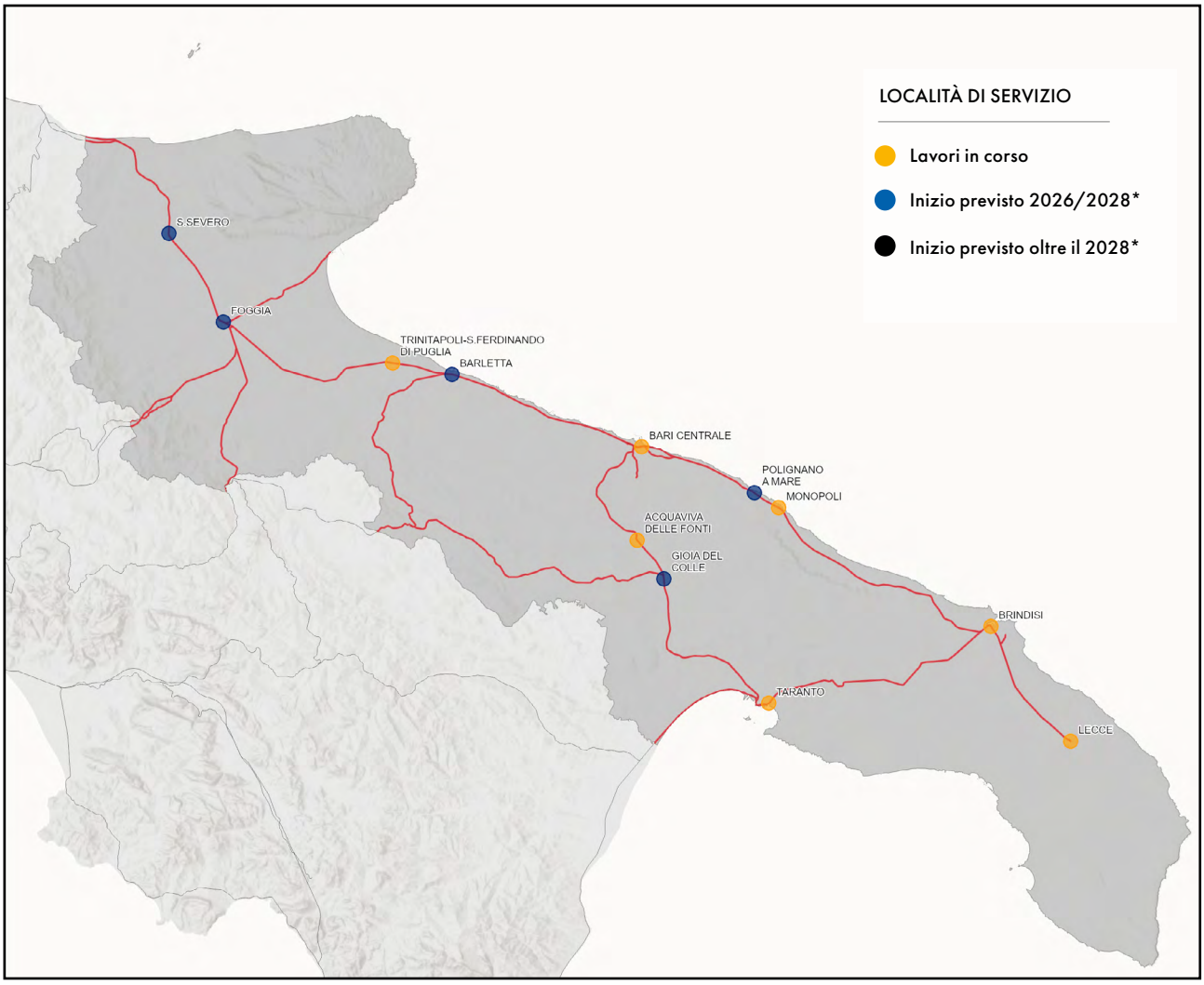
Bisceglie
Molfetta
Trani
Bari S. Spirito
Ostuni
Fasano
Mola di Bari
Giovinazzo

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Bisceglie
Molfetta
Trani
Ostuni
Fasano
Mola di Bari
Giovinazzo

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



*data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I

Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Acquaviva delle Fonti	2026	2026	2026
Bari Centrale	oltre il 2030	oltre il 2030	2026
Barletta	2027		
Brindisi	2026	2027	2027
Lecce	2026	2026	2026
Monopoli	2026	2027	2026
S.Severo			2027
Taranto	2026	2026	2027
Trinitapoli-S.Ferdinando di Puglia	2026	2027	2026



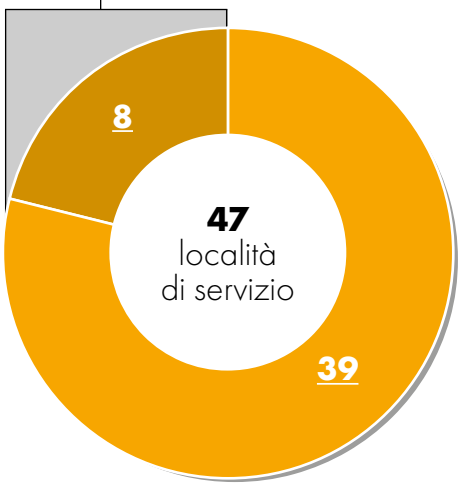

Barletta

Sardegna: il Piano Integrato Stazioni

In Sardegna sono presenti complessivamente 47 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 8 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

8 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Network RFI - altre località di servizio

Network RFI - LdS oggetto di intervento

Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

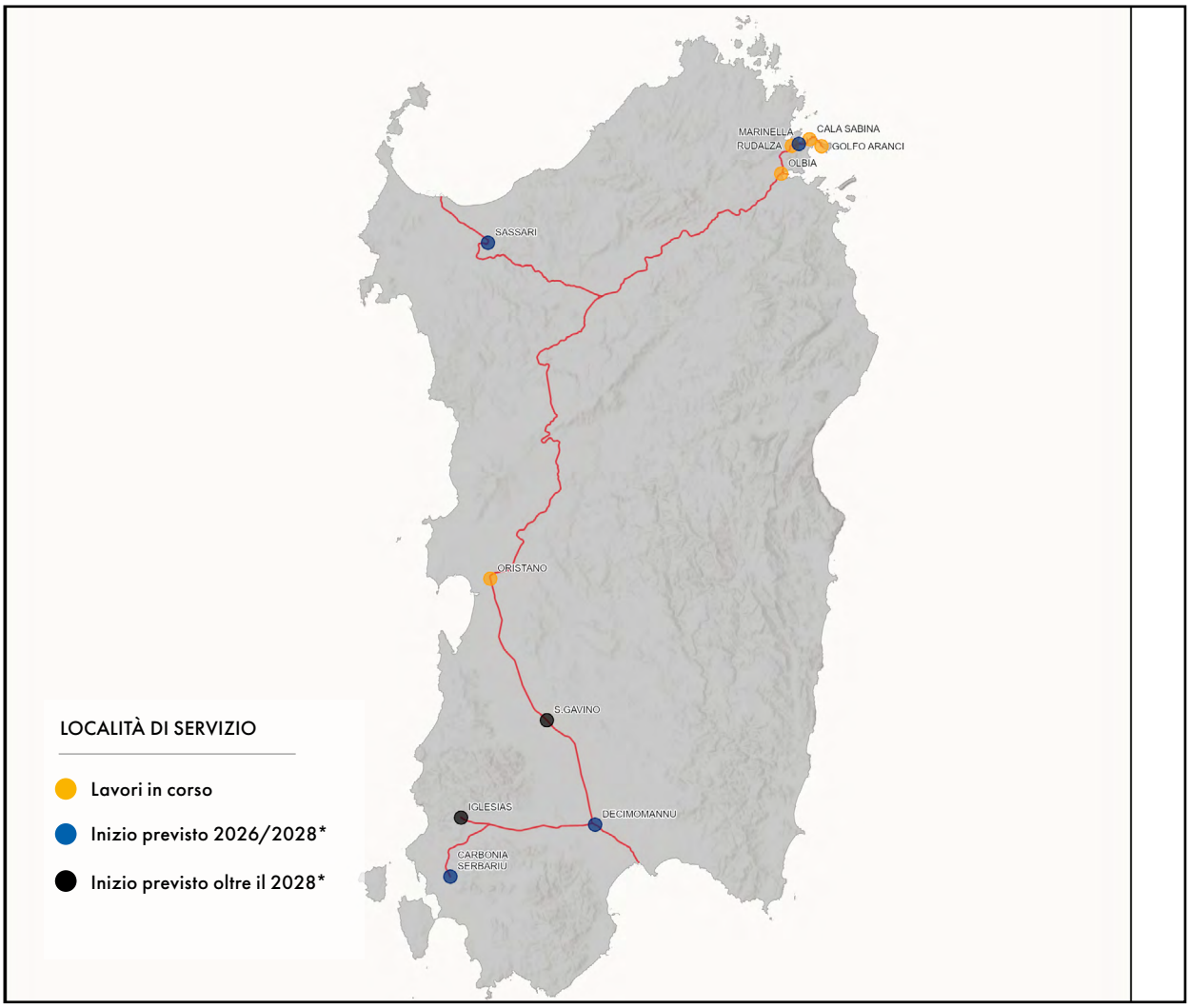
Villamassargia - Domusnovas
Cagliari
Olbia Terranova
Macomer
Iglesias (Accessibilità)

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Villamassargia - Domusnovas
Cagliari
Macomer
Iglesias (Accessibilità)

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

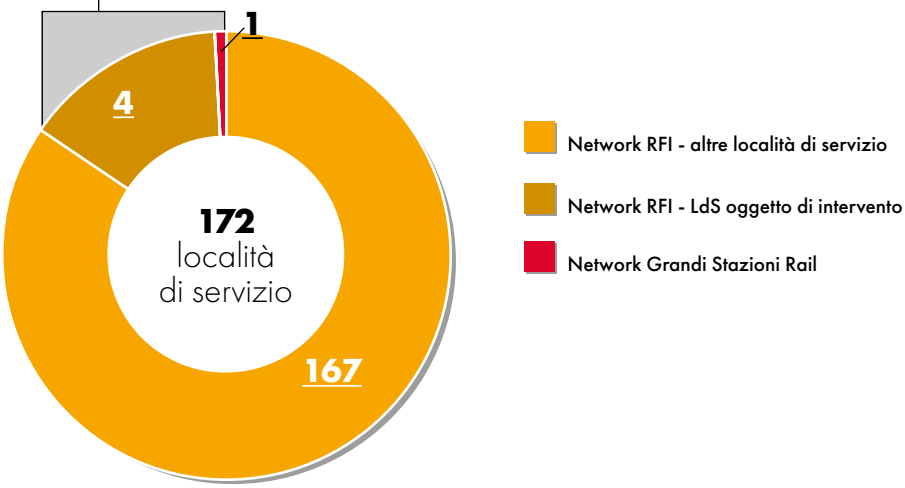
Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Cala Sabina		2026	2026
Carbonia Serbariu		2027	
Decimomannu	2028	2028	
Golfo Aranci	2028	2026	2028
Marinella	2028	2028	2028
Olbia	2027	2027	2027
Oristano		2026	
Rudalza	2026	2026	2026

Sicilia: il Piano Integrato Stazioni

In Sicilia sono presenti complessivamente 172 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 4 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

4 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

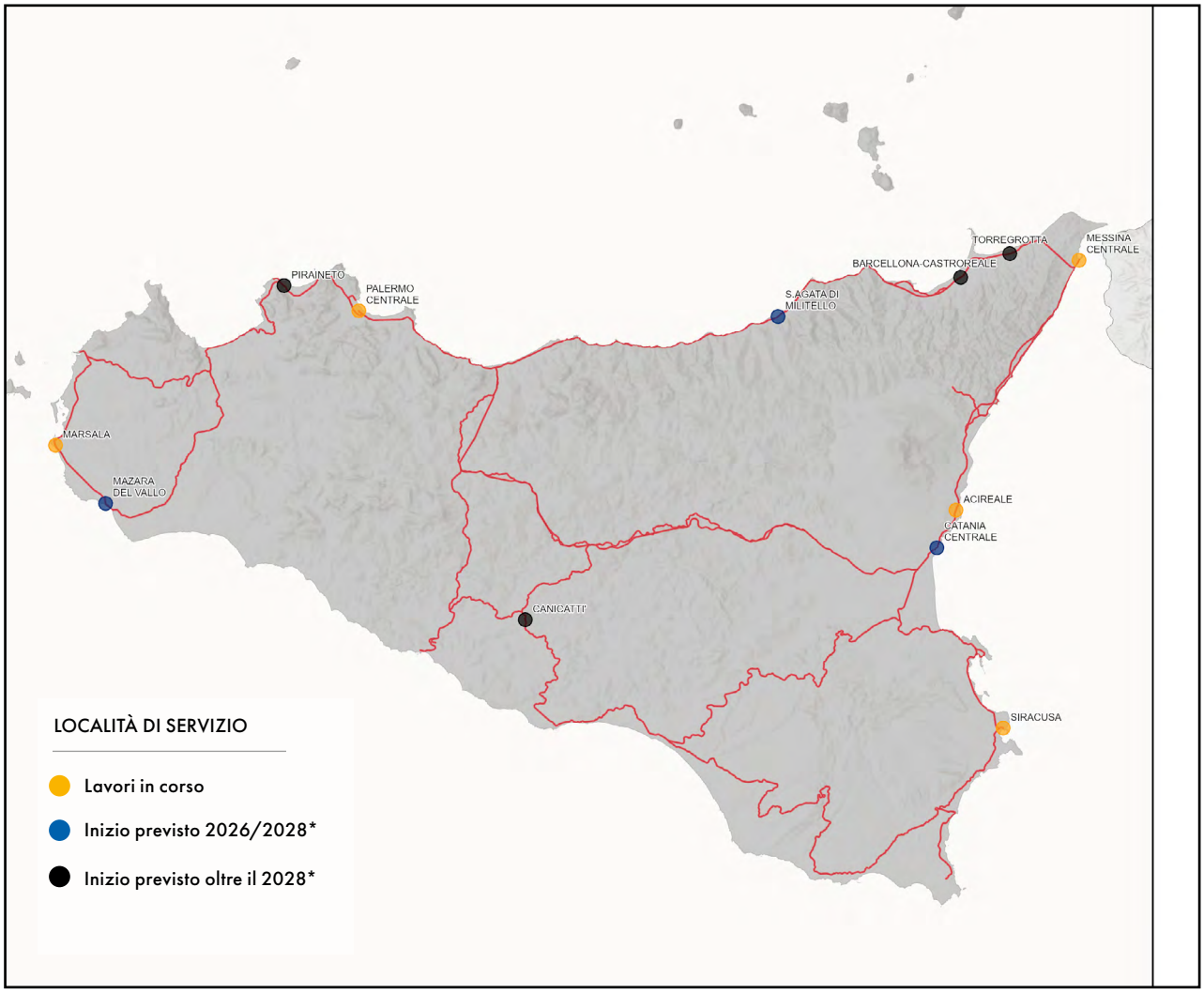
Caltanissetta Centrale
Giarre Riposto
Bagheria
Termini Imerese
Punta Raisi
Agrigento Centrale
Milazzo
Palermo Notarbartolo
Trapani

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Caltanissetta Centrale
Giarre Riposto
Bagheria
Punta Raisi
Termini Imerese
Milazzo
Palermo Notarbartolo

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

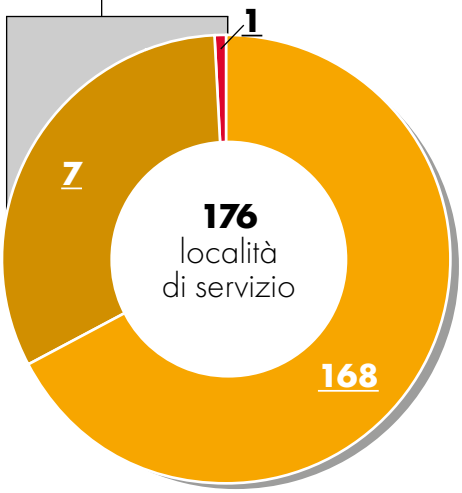
Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Acireale	2026	2027	
Marsala	2026		
Palermo Centrale		2029	
Siracusa	2026	2026	2027

Toscana: il Piano Integrato Stazioni

In Toscana sono presenti complessivamente 176 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 7 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

7 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

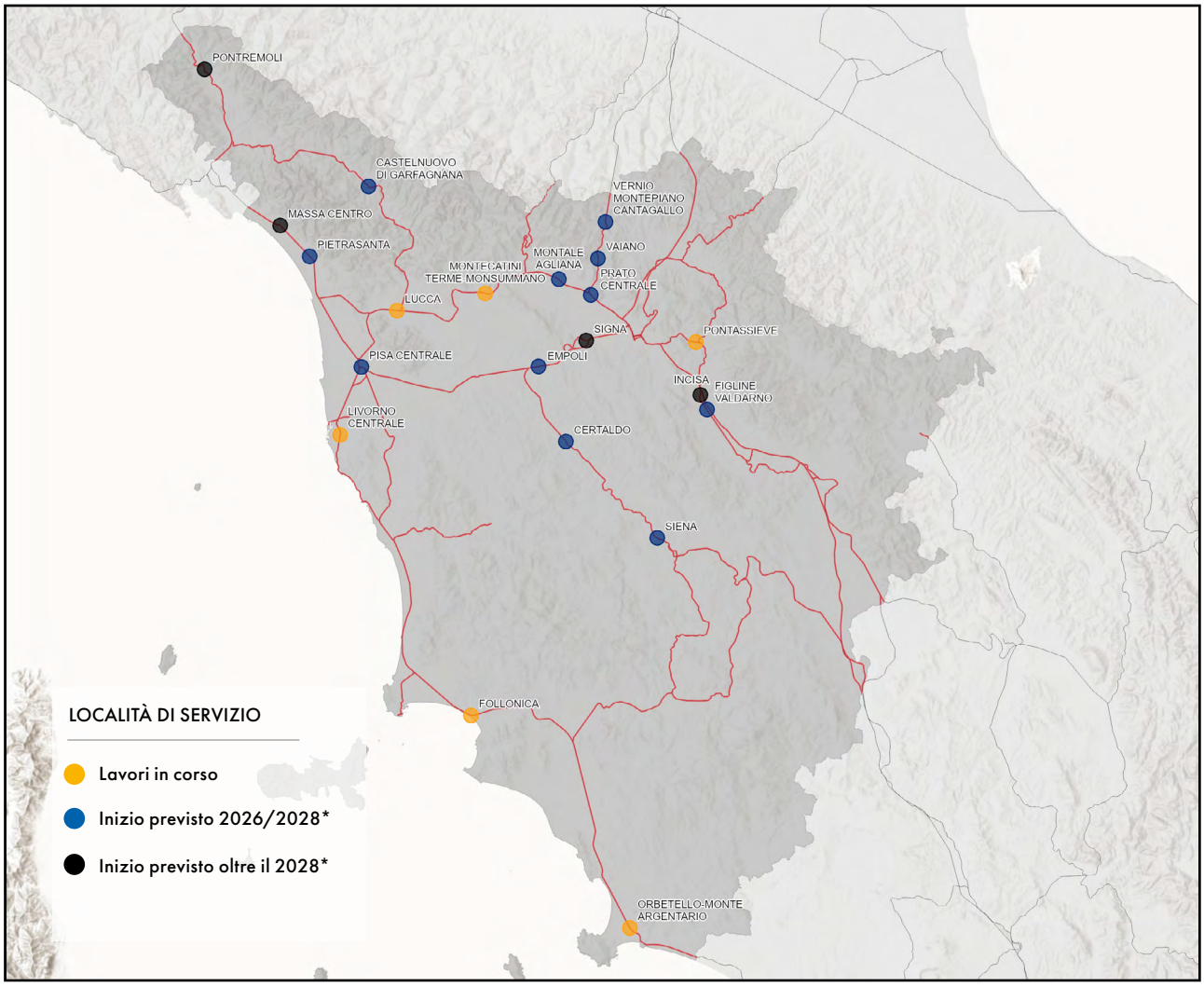
Carrara Avenza
Chiusi - Chianciano Terme
Montevarchi
Pistoia
Pontedera
Arezzo
Campiglia Mar.ma
Montecatini Terme
San Giovanni Valdarno
San Vincenzo
Viareggio
Figline Valdarno
Sesto Fiorentino
Cecina

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Campiglia Mar.ma
Carrara Avenza
Chiusi - Chianciano Terme
Figline Valdarno
Massa Centro
Montecatini Terme
Montevarchi
Pistoia
Pontedera
San Giovanni Valdarno
San Vincenzo
Sesto Fiorentino
Viareggio
Cecina

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

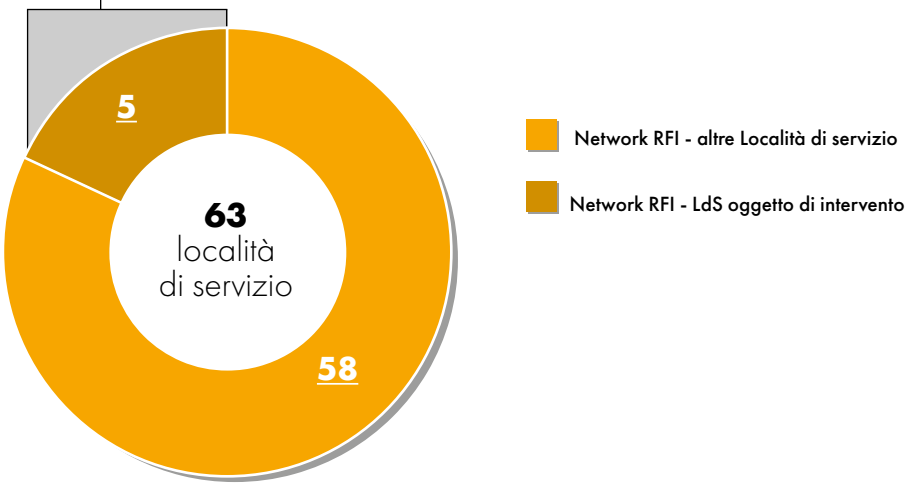
Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Follonica		2026	2026
Livorno Centrale	2029	2028	
Lucca		2026	
Montecatini Terme-Monsummano			2027
Orbetello-Monte Argentario		2028	
Pontassieve	2027	2028	2028

Trentino Alto Adige: il Piano Integrato Stazioni

In Trentino Alto Adige sono presenti complessivamente 63 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 5 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

5 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

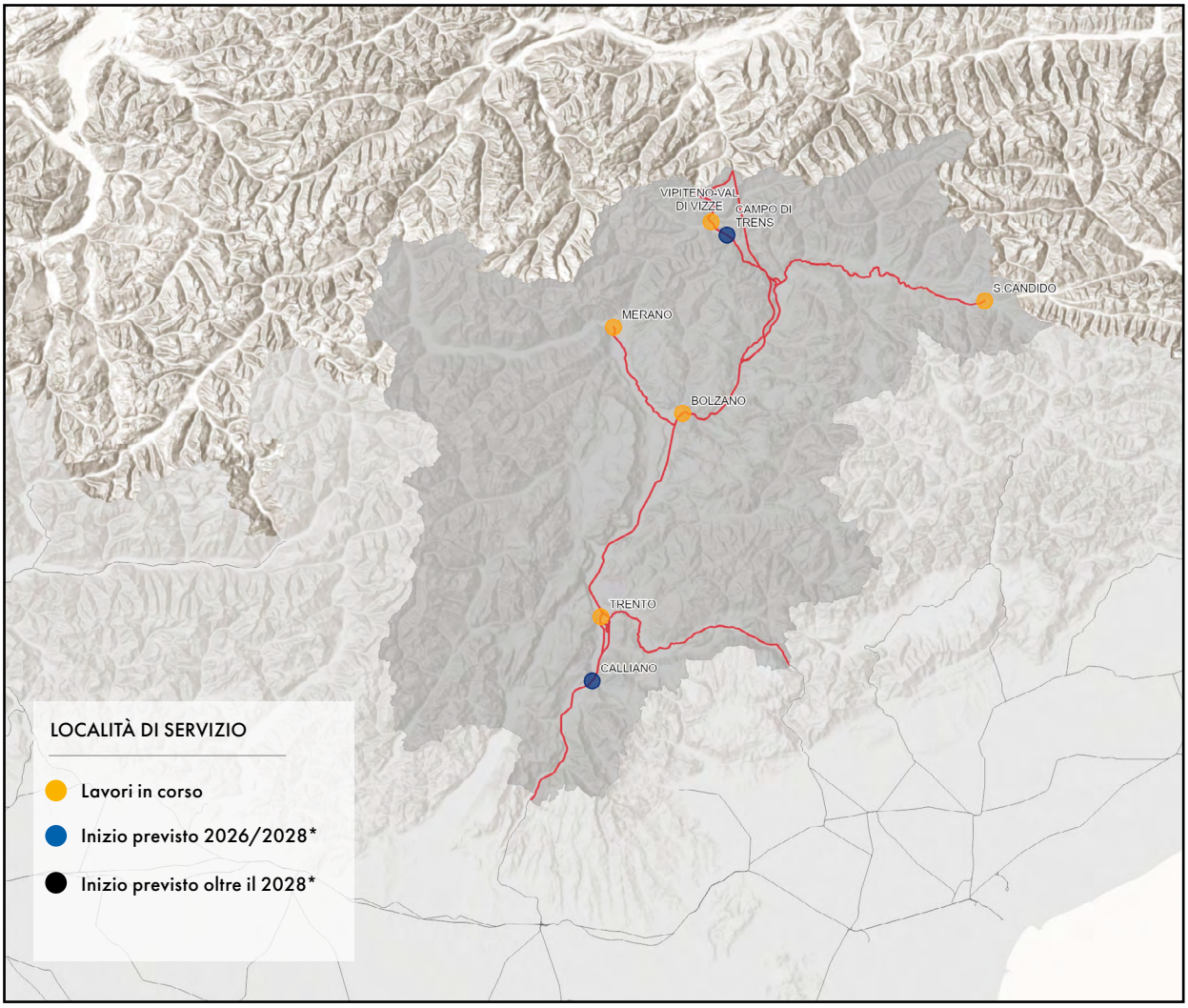
Fortezza
Rovereto
Ala
Mezzocorona
Calliano

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Rovereto
Ala
Mezzocorona
Calliano

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

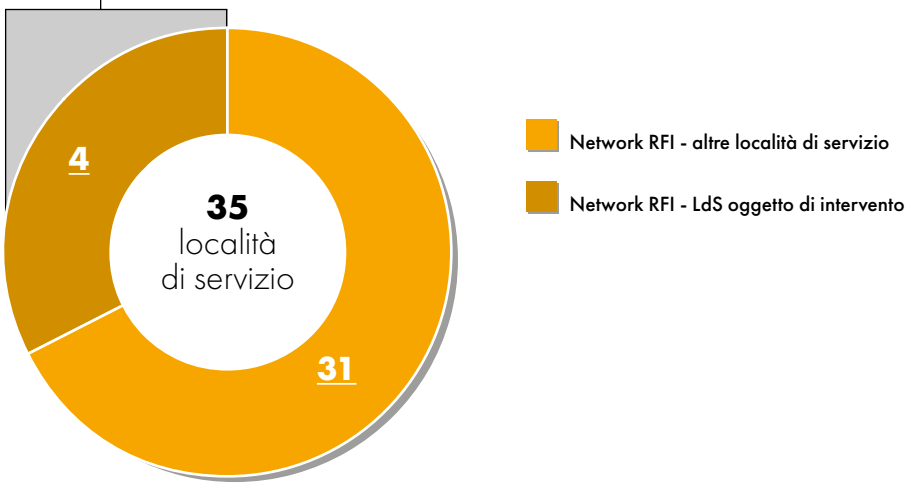
Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Bolzano Bozen		2028	
Merano		2028	
S. Candido Innichen		2029	
Trento	2026	2026	2026
Vipiteno-Val di Vizze Sterzing-Pfitsch		2028	

Umbria: il Piano Integrato Stazioni

In Umbria sono presenti complessivamente 35 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 4 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

4 Le località di servizio oggetto di intervento in corso

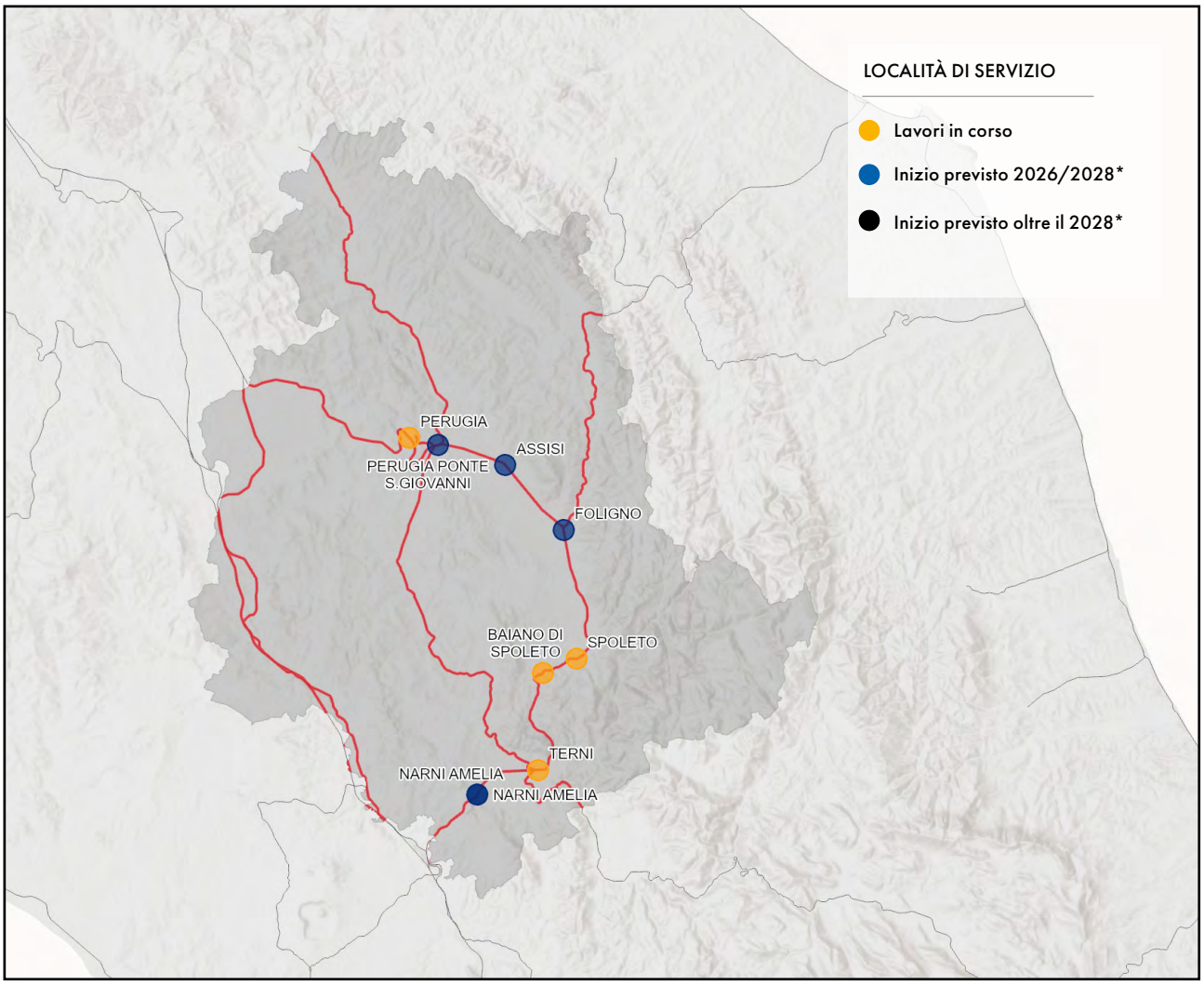


Tra le principali azioni del progetto Easy Station, che coinvolgerà le stazioni indicate nella cartina a fianco, si evidenziano:

- il miglioramento della funzionalità e del decoro delle stazioni attraverso il restyling degli spazi interni ed esterni;
- il potenziamento dell'informazione al pubblico, sonora e visiva, con dispositivi conformi ai più avanzati standard di qualità;
- il miglioramento dell'accessibilità al treno facilitando la salita e la discesa con l'innalzamento dei marciapiedi a 55 cm dal piano binari;
- l'abbattimento delle barriere architettoniche attraverso la realizzazione di ascensori/rampe e percorsi tattili.

Sono stati completati i lavori di adeguamento della stazione di Perugia Ponte San Giovanni.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



*data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I

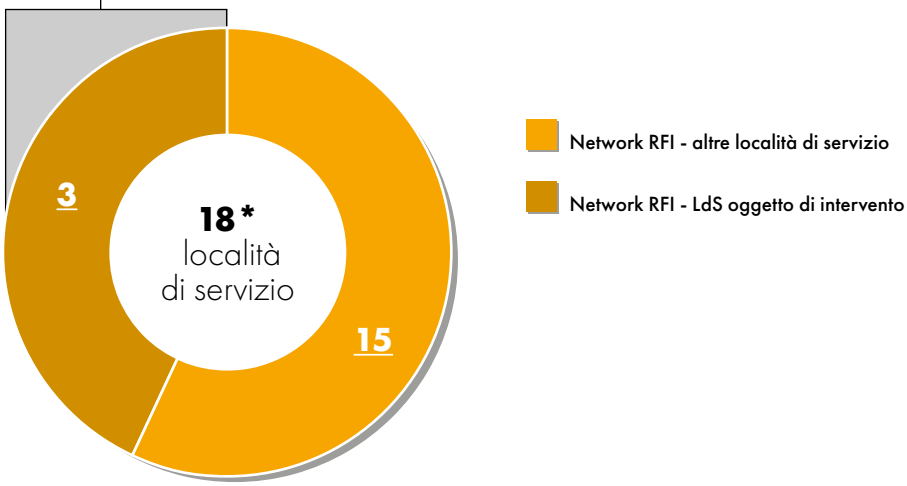
Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Baiano di Spoleto			2026
Perugia	2028	2027	
Spoleto			2027
Terni		2027	

Valle d'Aosta: il Piano Integrato Stazioni

In Valle d'Aosta sono presenti complessivamente 18* località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 3 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

3 Le località di servizio oggetto di intervento in corso

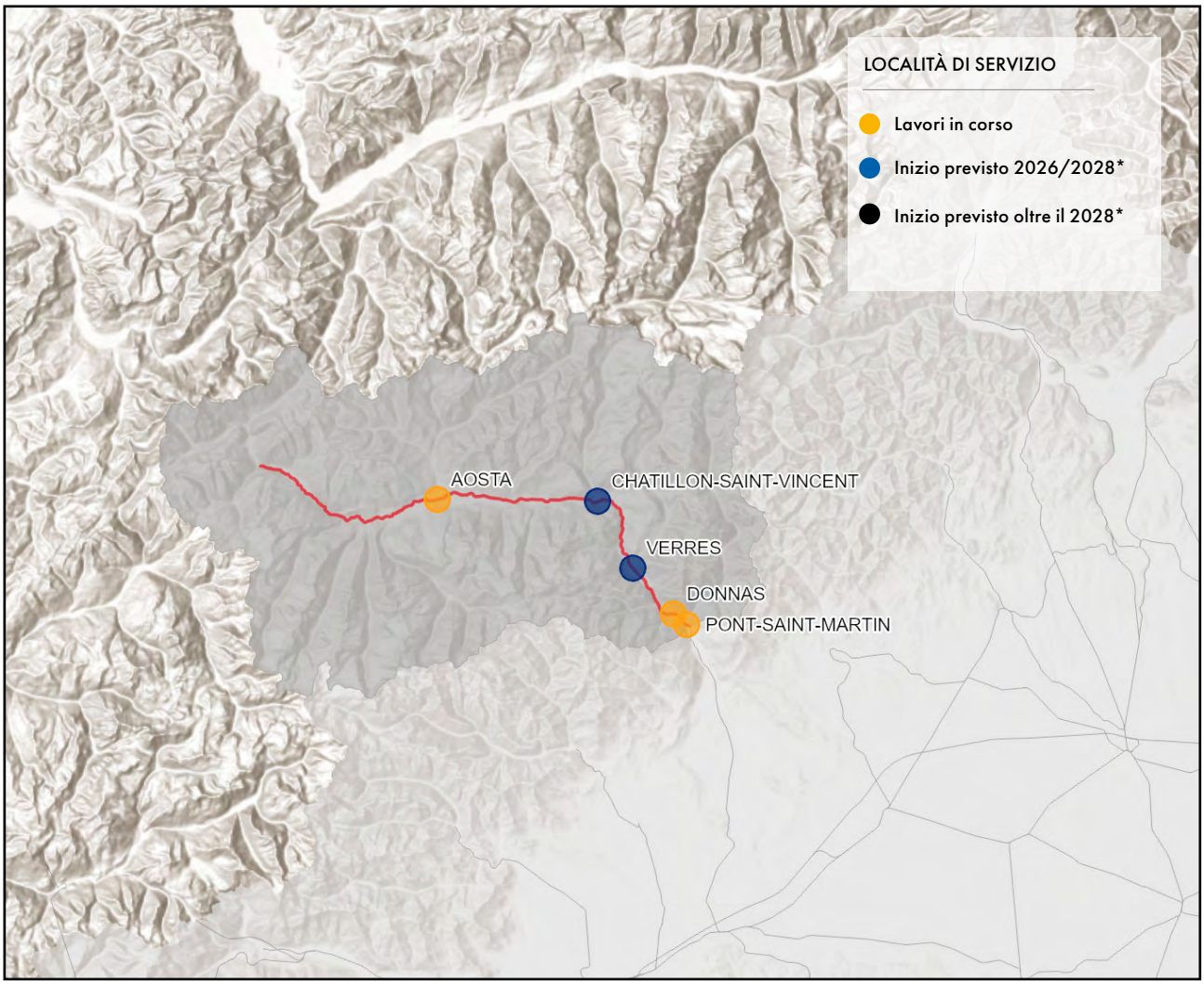


*Compresa la linea Aosta - Prè S.Didier

Tra le principali azioni del progetto Easy Station, che coinvolgerà le stazioni di Aosta, Chatillon-Saint Vincent e Verrès, si evidenzia:

- l miglioramento della funzionalità e del decoro delle stazioni attraverso il restyling degli spazi interni ed esterni;
- il potenziamento dell'informazione al pubblico sonora e visiva con dispositivi conformi ai più avanzati standard di qualità;
- il miglioramento dell'accessibilità al treno facilitando la salita e la discesa con l'innalzamento dei marciapiedi a 55 cm dal piano binari;
- l'abbattimento delle barriere architettoniche attraverso la realizzazione di ascensori/rampe e percorsi tattili.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

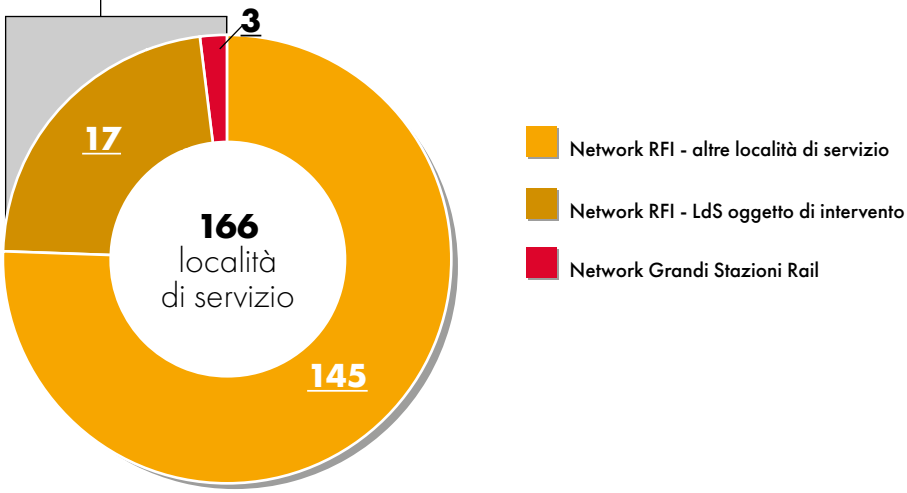
Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Aosta		2027	
Donnas	2028	2026	2028
Pont Saint Martin		2026	

Veneto: il Piano Integrato Stazioni

In Veneto sono presenti complessivamente 166 località dove è possibile effettuare servizio viaggiatori.
RFI, con il programma Piano Integrato Stazioni stà attualmente adeguando 17 località di servizio, presenti nella regione, per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori.

Nell'ambito degli interventi previsti, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM - Reg. UE 1300/2014, coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

17 Le località di servizio oggetto di intervento in corso



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

Le LdS rinnovate

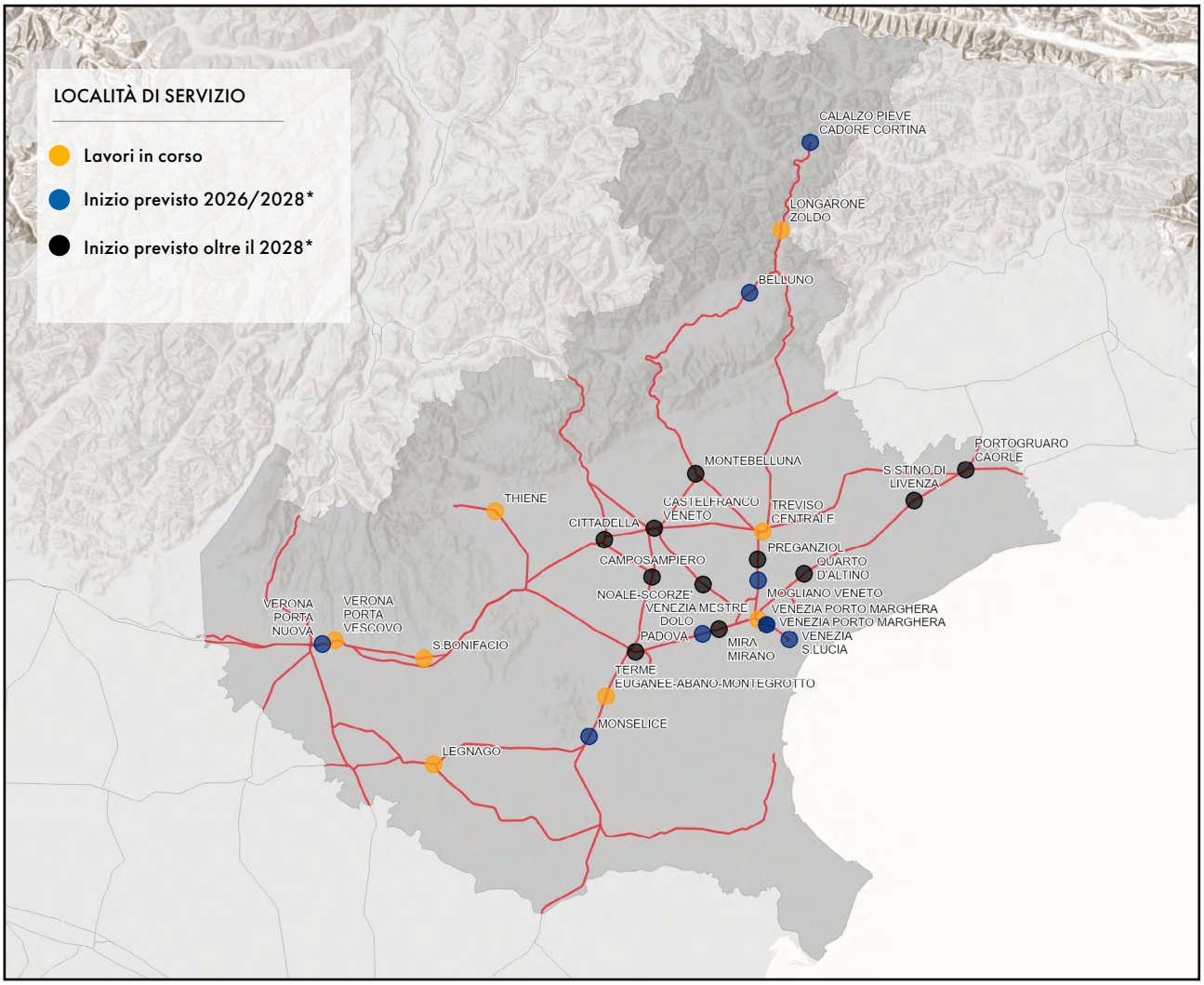
Bassano del Grappa
Conegliano
Calalzo - Pieve di Cadore - Cortina
Feltre
Padova
Peschiera del Garda
Ponte nelle Alpi-Polpet
Isola della Scala
Rovigo
Treviso
Chioggia
Belluno

Le LdS rinnovate con accessibilità PRM*

Calalzo - Pieve di Cadore - Cortina
Conegliano
Padova
Isola della Scala
Rovigo
Treviso

* Le stazioni elencate sono esclusivamente quelle adeguate per accessibilità PRM nell'ambito del Piano Integrato Stazioni dal 2018 in poi.

Le località di servizio oggetto di intervento: date di inizio lavori



**data da consolidare a valle del finanziamento in CdP-I*

Le LdS oggetto di intervento	Attivazione Fabbricato viaggiatori	Attivazione Accessibilità	Attivazione Aree Esterne
Calalzo - Pieve di Cadore - Cortina			2027
Legnago	2026	2028	2026
Longarone-Zoldo		2026	
San Bonifacio		2026	
Terme Euganee-Abano-Montegrotto		2028	
Thiene		2026	
Treviso Centrale	2026		2026
Venezia Mestre	Oltre il 2030	Oltre il 2030	
Verona Porta Nuova	2026		
Verona Porta Vescovo	2026		


Ferrovia
Ferrovia
192
Nafiseh

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