

Il Segretario generale

Spett.le Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.

c.a. Amministratore Delegato

ing. Aldo Isi

Piazza della Croce Rossa 1 – 00161 Roma

PEC: reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it

Oggetto: Piano Commerciale. Edizione luglio 2025.

In data 18 luglio 2025, ai sensi dell'articolo 15, commi 5 e 6, del d.lgs. 112/2015, codesto Gestore (di seguito anche: RFI), con nota prot. RFI-AD\PEC\P\2025\0001051 assunta agli atti dell'Autorità al prot. 63046/2025, ha dato comunicazione alle Imprese ferroviarie, alle Regioni e Province autonome ed ai Soggetti titolari di accordi quadro, nonché al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT) e all'Autorità, dell'avvio della fase di consultazione sui contenuti del nuovo portale recante il "*Piano commerciale-edizione luglio 2025*" (di seguito: Bozza di Piano 2025 o documento).

L'Autorità, in base all'articolo 37, comma 3, del d.lgs. 112/2015, "*ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari*" e quindi, tenendo conto che le scelte di codesto Gestore sia di breve, che di medio-lungo periodo, inevitabilmente influenzano le scelte di pianificazione industriale dei soggetti esercenti il servizio di trasporto ferroviario e i servizi cui al comma 2 dell'articolo 13 dello stesso d.lgs. 112/2015 nei medesimi orizzonti temporali, ritiene necessario mantenere adeguata vigilanza, oltre che sulle scelte gestionali con esiti/impatti a breve periodo, anche sulla programmazione di medio-lungo termine di codesto Gestore, come declinata nei pertinenti documenti di programmazione.

Osservazioni e criticità

In esito agli approfondimenti svolti dai competenti Uffici dell'Autorità riguardo agli specifici contenuti di merito della Bozza di Piano 2025, si rappresenta quanto segue.

Con riferimento alle prestazioni e ai livelli di servizio offerti da codesto Gestore, oltre agli indicatori di cui si dà già conto nella Bozza di Piano 2025, in materia di livelli di puntualità e di soddisfazione dei richiedenti capacità e degli utenti finali, si ritiene che debba essere messo adeguatamente in evidenza l'insieme degli obiettivi prestazionali che, nell'orizzonte di piano, codesto Gestore è tenuto a definire e cui deve attenersi, sulla base di quanto disposto (i) dalla delibera n. 116/2025 dell'Autorità, con la quale sono stati definiti i meccanismi di premi/penalità sui livelli tariffari correlati alla qualità del servizio erogato da codesto Gestore, (ii) dal Contratto di Programma, parte Servizi (articolo 9) e parte Investimenti (articoli 8 e 9) e (iii) dal Regolamento (UE) 2024/1679 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (articolo 19).

Con riferimento a quanto previsto dalla citata delibera n. 116/2025, inoltre, si ritiene opportuno che codesto Gestore citi nel documento anche gli "*idonei percorsi di progressivo potenziamento, efficientamento e ottimizzazione*" della rete che lo stesso è chiamato a programmare "[s]ulla base dell'analisi comparativa tra il modello di esercizio tecnico-industriale e quello tecnico-commerciale, in

U
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0078382/2025 del 26/09/2025
Firmatario: GUIDO IMPROTA

termini di obiettivi prestazionali e di livelli di servizio attesi”, ed il cui stato di avanzamento è chiamato a verificare semestralmente, secondo quanto disposto dalla misura 2.3 dell’Allegato A alla stessa delibera.

A tal fine si formulano le seguenti raccomandazioni che sarebbe opportuno recepire nel documento attraverso i seguenti strumenti e/o integrazioni:

- una tabella che evidenzi quali linee prossime alla saturazione, in base a quanto pubblicato nell’apposito allegato del PIR, troveranno beneficio dagli interventi elencati nel Piano Commerciale, evidenziando se la risoluzione del problema è collegata ad un update tecnologico, ad un incremento delle sedi di precedenza e/o incrocio lungo la linea interessata dalla congestione o ad un allungamento dei binari di precedenza e/o incrocio che possa consentire anche un modello di esercizio in doppia composizione;
- un diagramma che evidenzi le modifiche di estensione della rete in termini di km di linea e km di binario, utilizzando una rappresentazione grafica simile a quella presente a pagina 261 per i raccordi ferroviari. Negli ultimi anni, grazie ai fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), sono stati, infatti, pianificati numerosi interventi sull’infrastruttura ferroviaria nazionale, che si ritiene determineranno una significativa ripresa del percorso di crescita dell’estensione della rete gestita da codesto Gestore dopo un periodo, collocabile nei primi tre lustri degli anni 2000, in cui politiche mirate di “*right sizing*” avevano determinato la chiusura di numerosi elementi infrastrutturali, tra cui anche linee secondarie, riducendo i km di rete in servizio. Pertanto, sarebbe importante evidenziare l’andamento dell’estensione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso un diagramma che riporti i dati di estensione della rete con un orizzonte temporale che potrebbe variare dal 2010 fino al 2030. Inoltre, sarebbe opportuno disaggregare il dato, come già previsto nella Bozza di Piano 2025, tra Nord, Centro e Sud, per valorizzare gli effetti positivi del PNRR nel ridurre il gap infrastrutturale tra Nord e Mezzogiorno d’Italia. I dati menzionati potrebbero essere ulteriormente valorizzati anche evidenziando le variazioni in termini di semplice e doppio binario, km di linee elettrificate a 3 kV e a 25 kV e km di rete AV/AC;
- un diagramma concettualmente equiparabile a quello delineato nel punto precedente, per evidenziare l’evoluzione del numero di località di servizio nel corso degli anni e sottolineare come gli investimenti in corso d’opera vadano a migliorare la capillarità dell’infrastruttura ferroviaria, rendendola più fruibile per i cittadini;
- una rappresentazione grafica dell’evoluzione del numero di imprese ferroviarie presenti in Italia dall’inizio del processo di liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario ad oggi, con un focus anche sulle diverse imprese ferroviarie operanti nei tre distinti ambiti di mercato del trasporto pubblico locale, di quello passeggeri lungo percorso e di quello merci; ciò anche al fine di evidenziare quali siano stati gli effetti sul mercato del corretto e puntuale¹ recepimento dei quattro “pacchetti” ferroviari eurounitari in Italia;

¹ addirittura, in anticipo per il segmento di mercato passeggeri lungo percorso.

- in considerazione di quanto previsto all’articolo 2, comma 5 del CdP-S, come da aggiornamento del giugno 2025 (prot. ART 74244/2025), la pubblicazione del programma dei principali interventi di Manutenzione Straordinaria previsti nelle stazioni nei diversi anni ricompresi nell’orizzonte di pianificazione, per dare adeguata informazione ai richiedenti capacità, anche potenziali;
- una tabella riepilogativa degli Accordi Quadro (di seguito AQ) stipulati tra RFI e le regioni, nonché di quelli stipulati con gli altri richiedenti capacità operanti nei segmenti di mercato merci e passeggeri, specificando per ciascuno l’anno di stipula e quello di scadenza;
- una sezione specifica sui progetti che hanno una valenza duale civile e militare, visto che, correttamente, codesto Gestore, riportando i principi del nuovo Regolamento TEN-T 2024/1679, afferma a pagina 23 che *“nella pianificazione degli investimenti infrastrutturali gli Stati Membri dovranno valutare la possibilità di implementare i requisiti ferroviari duali per la mobilità civile e militare”*. Ovviamente questi dati, limitatamente alla parte relativa alla mobilità militare, non parrebbero dover essere accessibili da parte di tutti i soggetti interessati, quanto piuttosto solo da parte dagli enti governativi preposti ed autorizzati che si occupano del tema della mobilità militare.

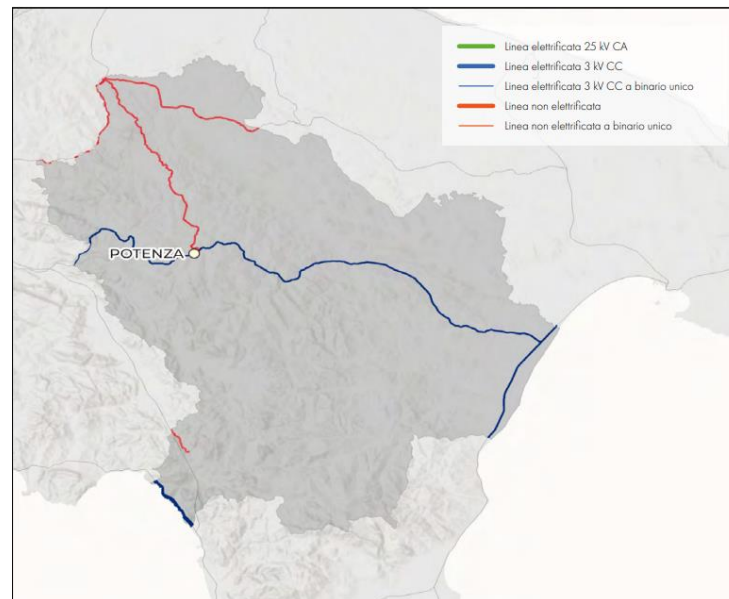
Di seguito vengono elencate le osservazioni relative a suggerimenti sul *layout* o che verosimilmente possono ricondursi a “refusi” presenti nella Bozza di Piano 2025:

- per quanto riguarda il paragrafo *“Osservatorio di Mercato RFI”*, in merito alle analisi CAWI - premesso che codesto Gestore dichiara di aver ridotto le frequenze di intervista da annuale a biennale *“in modo da avere il tempo per intervenire su alcune delle criticità emerse nell’indagine quantitativa”*, laddove parrebbe invece necessario che i processi di rilevazione in esame e di miglioramento operativo/gestionale fossero continui e condotti in parallelo, con frequenza almeno annuale - si osserva che le tre tabelle di raffronto riportate a pagina 32 (identiche a quelle riportate nella versione 2024 del Piano Commerciale, a causa della sopra evidenziata riduzione della frequenza delle rilevazioni) presentano un diverso ordine di elencazione per le colonne relative al 2021 e al 2023 riguardanti i due distinti ambiti di mercato passeggeri e merci. Più dettagliatamente, per le IF merci, quanto alla commercializzazione, viene presentata prima la colonna 2023 e poi la colonna 2021, fornendo un delta percentuale negativo che, in realtà, considerando l’evoluzione temporale in modo corretto, risulta essere positivo. Si ritiene, pertanto, che possa conseguirsi una migliore rappresentazione del dato scambiando le colonne relative agli anni 2023 e 2021 (cfr. tabella sotto riportata, per pronto riferimento);

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

- relativamente al paragrafo del TPL, in particolare nei paragrafi “1. Road Map” (p. 41) e “2. Il TPL ferroviario” (p. 42) parrebbe che la prima colonna di testo sia identica per entrambi;
- nella scheda “Infrastruttura e tecnologie” relativa alla regione Puglia, in seno alla parte introduttiva compare il seguente testo (pagina 154): “La Regione si posiziona al 10° posto per numero di enti locali, al 13° posto per superficie e al 14° posto in Italia per popolazione e densità”. Si suggerisce una verifica di tali dati, il chiarimento del loro significato e l’indicazione della fonte;
- nella scheda “Infrastruttura e tecnologie” relativa alla regione Sardegna, in seno alla parte introduttiva compare il seguente testo (pagina 162): “La Regione Sardegna si estende per 24.090 km² e conta 1,6 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 377 comuni distribuiti in 5 enti di area vasta di cui 4 province e 1 città metropolitana, quella di Cagliari.” Si suggerisce una verifica di tali dati, in particolare relativamente al numero di province e di città metropolitane;
- nella scheda “Infrastruttura e tecnologie” relativa alla Regione Valle d’Aosta, in seno all’infografica (pagina 206) viene indicata la presenza di 81 Km di linea e che 50 di essi sono gestiti in telecomando della circolazione (dalla consultazione dei fascicoli circolazione pertinenti si presume si faccia riferimento alla tratta Ivrea - Aosta); inoltre, un rimando precisa che vengono considerati esclusivamente i Km di rete RFI in esercizio. Ferma restando l’attuale temporanea indisponibilità al servizio commerciale della tratta Ivrea – Aosta per lavori di elettrificazione, parrebbe che nel conteggio totale degli 81 km in esercizio sia stata considerata anche la linea Aosta – Prè S. Didier, chiusa al servizio commerciale da anni. Pare, quindi, necessario valutare l’aggiornamento dei dati riportati;
- nel capitolo Merci, par. 12 “Piano di potenziamento del sistema di trazione elettrica per i treni merci fino a 2500 tonnellate” (pagina 287) tra i benefici commerciali, in corrispondenza del beneficio “Regolarità” viene erroneamente indicato che “Il potenziamento **guasti** permetterà di ridurre sia il distanziamento tra treni pesanti che le limitazioni al massimo assorbimento (...)”;
- è necessario verificare la completezza del Glossario, integrandolo con l’inclusione di acronimi ed abbreviazioni non attualmente riportati (e.g.: pp, LL, Pax, IFRP, IFRU, SFM, IC, ICN);

- è necessario verificare la presenza e l'uniformità delle legende delle tabelle (si vedano, ad esempio, i simboli grafici relativi al campo "Benefici" delle tabelle di "Overview delle azioni 2025 – 2029" alle pagine. 289, 291 e 382);
- è necessario esplicitare l'oggetto e la legenda dei grafici al fine di migliorarne la leggibilità (si vedano, ad esempio, i grafici relativi ai volumi previsti dagli Accordi Quadro, a pagina 49, e i grafici relativi alle sezioni "L'offerta Basic Nazionale e Internazionale", a pagina. 226, e "Nuova offerta per treni di lunghezza maggiore di 600m", a pagina 272);
- è necessario verificare e correggere i numerosi errori di digitazione presenti nel testo (ad esempio: "Distaziamento" a pagina 20, "Servii" a pagina 28, "ammnistrazione" a pagina 49, "Integrato Stazioni" a pagina 314, etc.) e accertare la completezza e il corretto funzionamento dei collegamenti ipertestuali (per esempio il link al sito [EasyRailFreight](#) a pagina 286);
- all'interno dei libretti tematici regionali, nella sezione "Overview delle azioni 2025 – 2029" non è chiaro il significato della colorazione (rosso, verde, giallo) con cui sono rappresentati i vari interventi elencati e quale relazione abbia con la durata prevista o programmata degli interventi;
- non risulta chiaro il significato della differente colorazione (rosso, verde, giallo) dei pittogrammi relativi ai benefici commerciali relativi agli interventi illustrati nella sezione Progetti per Regione (ad esempio, a pagina 478 appare un pittogramma relativo al beneficio commerciale "Capacità", caratterizzato da tre colori diversi);
- in relazione ai pittogrammi relativi ai benefici commerciali, non sempre a ciascun pittogramma corrisponde una descrizione dettagliata dell'intervento previsto (ad esempio, in relazione al beneficio "Accessibilità PMR" non risultano presenti descrizioni dell'intervento previsto alle pagine 407, 416, 431, 435, 436, 498, 499, 505, 508, 513, 516, 519, 524, 579, 580, 607, 680, 687, 712, 728, 746, 748, 796, 797, 800, 821, 822, 849);
- ogni capitolo ha un proprio sommario, separato dagli altri, ma andrebbe valutata l'opportunità di aggiungere anche un sommario integrale, soprattutto nel caso di un'eventuale consultazione del documento nel solo formato cartaceo;
- relativamente al segmento TPL, per ogni regione viene fornita una rappresentazione su mappa della medesima e delle linee ferroviarie ivi presenti, distinguendo tra diesel ed elettrico, semplice e doppio binario (si veda, a titolo esemplificativo, l'immagine di seguito riportata).



A tal riguardo pare opportuno utilizzare codifiche grafiche diverse in legenda (ed esempio tratteggio di varia tipologia per il binario unico, etc.) in modo da individuare più precisamente la tipologia delle diverse linee, anche in caso di stampa in bianco e nero.

Tornando a quanto si è già avuto modo di evidenziare sopra con riferimento alle attività afferenti all'Osservatorio di mercato (di cui al paragrafo 11 dell'Introduzione della Bozza di Piano 2025), e quindi al confronto con i richiedenti capacità sui livelli di servizio offerti da codesto Gestore, i dati delle analisi presentati nella Bozza di Piano 2025 risultano i medesimi di quelli presentati nel Piano Commerciale 2024, avendo codesto Gestore ridotto da annuale a biennale la frequenza delle analisi CAWI onde asseritamente *“avere il tempo per intervenire su alcune delle criticità emerse nell'indagine quantitativa”*. **Tale scelta appare fortemente criticabile, in quanto il decremento della frequenza delle rilevazioni ed analisi di cui trattasi non si ritiene possa interferire sulla risoluzione delle criticità emerse negli anni passati, potendo, al contrario, essere un ottimo strumento di feedback continuo sull'efficienza ed efficacia dell'operato di codesto Gestore.**

Peraltro, in merito alla *Gestione Operativa Tracce e Servizi*, dalle indicate analisi risulta come i *“soddisfatti”* (cioè, coloro che hanno espresso un voto compreso tra 6 e 9) e i *“pienamente soddisfatti”* (coloro che hanno espresso un voto compreso tra 7 e 9) siano entrambi in decrescita, seppur il voto medio rappresentato sia rimasto lo stesso (cfr. tabella sotto riportata, per pronto riferimento); ciò, anche se da un punto di vista computazionale può trovare qualche giustificazione, appare comunque controintuitivo, anche analizzando le altre tabelle che a fronte della crescente insoddisfazione determinano un voto medio che risulta essere stabile o in decrescita, seppur non tanto quanto ci si aspetterebbe osservando le percentuali da cui tali voti derivano.

Macrofattore	dato	u. misura	IF PAX	IF PAX	IF PAX	IF MERCI	IF MERCI	IF MERCI
			2021	2023	DELTA 2023 vs 2021	2021	2023	DELTA 2023 vs 2021
GESTIONE ESERCIZIO	Gestione Operativa Tracce e Servizi	soddisfatti	100%	93%	-7%	74%	71%	-2%
		p. soddisfatti	89%	80%	-9%	58%	52%	-5%
		voto medio	7,4	7,4	0	6,6	6,3	-0,3
	Informazioni sulla Circolazione	soddisfatti	93%	87%	-7%	65%	62%	-3%
		p. Soddisfatti	60%	47%	-13%	53%	43%	-10%
		voto medio	6,8	6,7	-0,1	6,4	6,0	-0,4
	Informazione al Pubblico	soddisfatti	86%	87%	1%			
		p. soddisfatti	57%	53%	-4%			
		voto medio	6,8	6,7	-0,1			

Anche il giudizio degli utenti della rete sulla “Comunicazione” e i “Servizi” (extra PMdA, complementari ed ausiliari), di cui all’estratto sotto riportato della stessa tabella, che evidenzia diminuzioni anche drastiche (con punta del - 51%) del livello di soddisfazione dell’utenza, **dovrebbe indurre codesto Gestore a tenere in considerazione non tanto la variazione della frequenza delle rilevazioni** – che, come si diceva, è stata paradossalmente ridotta (!) invece che aumentata - **quanto piuttosto la più sollecita risoluzione delle problematiche sottese a tali giudizi negativi dell’utenza.**

COMUNICAZIONE	Comunicazione	soddisfatti	%	100%	93%	-7%	95%	76%	-19%
		p. Soddisfatti	%	92%	87%	-5%	84%	33%	-51%
		voto medio	v.a.	7,3	7,3	0,0	7,2	6,1	-1,1
SERVIZI	Servizi extra PMDA	soddisfatti	%	91%	71%	-20%	92%	52%	-39%
		p. Soddisfatti	%	64%	43%	-21%	58%	29%	-30%
		voto medio	v.a.	6,7	6,3	-0,4	6,5	5,1	-1,4
	Servizi Complementari	soddisfatti	%	92%	93%	1%	75%	57%	-18%
		p. Soddisfatti	%	77%	80%	3%	42%	38%	-4%
		voto medio	v.a.	7,0	7,1	0,1	6,3	5,6	-0,7
	Servizi Ausiliari	soddisfatti	%	100%	100%	0%	90%	67%	-23%
		p. Soddisfatti	%	81%	67%	-15%	75%	48%	-27%
		voto medio	v.a.	7,3	7,1	-0,2	7,0	5,9	-1,1

Relativamente al capitolo Progetti, ed in particolare ai paragrafi delle “Azioni di piano”, si rileva che per ogni progetto viene esplicitata una data di attivazione che appare piuttosto generica, con l’indicazione di un orizzonte temporale che si limita all’indicazione dell’anno solare senza nessun riferimento al mese, e quindi con una variabilità potenziale di 365 giorni. In altri casi, l’orizzonte di attivazione è ancora più generico, fornendo solo una data di realizzazione “minima”, come per i progetti in cui la data di attivazione è oltre l’orizzonte di Piano. Una maggiore puntualizzazione dei termini di attivazione sarebbe opportuna, soprattutto per quei numerosi progetti che possono influenzare, in base al periodo in cui è prevista la fruibilità dell’infrastruttura prevista nel progetto, la programmazione e pianificazione sia degli investimenti, che del servizio di trasporto da parte di potenziali *stakeholder*, rivestendo, quindi, carattere di strategicità per gli operatori del servizio di trasporto ferroviario, oltre che per le strategie e azioni di commercializzazione di codesto stesso Gestore.

Inoltre, deve anche quest’anno rilevarsi come, dal confronto con il Piano Commerciale dell’anno precedente, risulti che alcuni progetti hanno subito rinvii anche significativi. A mero titolo esemplificativo, e non esaustivo, si riporta ad esempio:

- Rif. CdP-I: 0136 “Nuova Linea Ferrandina - Matera La Martella”, per la quale nel Piano Commerciale 2024 si prevedeva l’attivazione nell’anno 2026, mentre nella Bozza di Piano 2025 si prevedono fasi attuative fino al 2028 e il completamento è previsto oltre il 2029;

- Rif. CdP-I: P238 “*Battipaglia – Potenza – Metaponto – Taranto*”, per la quale nel Piano Commerciale 2024 si prevedeva “*attivazione nell’anno 2026 (fase)/2028 (completamento)*”, nella Bozza di Piano 2025 tali annualità vengono aggiornate come segue “*attivazione nell’anno 2028 (fase) /oltre 2029 (completamento)*”. Tra l’altro, nel Piano Commerciale 2024 viene riportato in questo intervento un adeguamento, oltre che del peso assiale a D4, anche della sagoma a P/C25 tra Grassano e Ferrandina, mentre dall’elenco degli interventi relativi al progetto di potenziamento della tratta Salandra-Ferrandina finanziati col citato progetto P238, nella bozza di Piano 2025 è stato depennato il riferimento all’adeguamento a sagoma P/C25 ed è stato mantenuto nel box dei numeri del progetto un asterisco in corrispondenza della sagoma di progetto, con esplicita limitazione alla citata porzione Grassano-Ferrandina. Si osserva, peraltro, dalla pertinente planimetria disponibile in ePIR, che già la tratta Potenza-Metaponto (parte della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto) avrebbe sagoma P/C25. Non risulta, inoltre, alcun riferimento al potenziamento della parte di linea compresa tra Battipaglia e Potenza. Appare, quindi, necessaria la messa in coerenza delle informazioni di dettaglio rese con il Piano in esame;
- Rif. CdP-I: 0298 “*Raddoppio Orte – Falconara*” tratta PM 228 – Castelplano; Rif. CdP-I: I175- “*Raddoppio PM228-Albacina*”; Rif. CdP-I: P239 “*Velocizzazione tratta Orte – Falconara*”: nel Piano Commerciale 2024 per tali interventi si recavano le seguenti informazioni “*attivazione 2026 (fase)/2028 (completamento)*”, mentre nella Bozza di Piano 2025 risultano slittate come segue: “*2027 (fase)/2028 (completamento)*”.

Più in generale - a fronte dei diversi ritardi evidenziati negli anni ed evidenziabili anche quest’anno per progetti importanti, che, come anticipato, possono influenzare sensibilmente le strategie industriali dei richiedenti capacità – appare opportuno che codesto Gestore chiarisca le modalità e le tempistiche attraverso le quali fornisce le informazioni dovute ai richiedenti capacità, con specifico riferimento al caso di posticipazione delle date di attivazione.

Nell’ambito dello sviluppo di soluzioni innovative a supporto del trasporto collettivo e della sostenibilità sociale, ambientale ed economica con specifico obiettivo di soddisfare le linee di indirizzo dello sviluppo tecnologico in Europa dettate dalla Commissione europea, che ha definito una strategia complessa e ambiziosa di *carbon neutrality* di medio (orizzonte 2030) e lungo periodo (orizzonte 2050), sarebbe opportuno inserire nella sezione “*Piani nazionali*”, o in uno specifico capitolo, una descrizione delle tecnologie sulla base delle quali RFI sta portando avanti studi finalizzati ad incentivare modalità alternative all’alimentazione a gasolio della trazione (ad esempio infrastrutture di terra per la produzione/stoccaggio e distribuzione di idrogeno, punti di ricarica per treni a batteria), nonché pubblicare un elenco aggiornato delle linee dell’infrastruttura ferroviaria nazionale (di seguito: IFN) e delle infrastrutture regionali interconnesse con la IFN stessa caratterizzate dal maggiore potenziale di implementazione di tali modalità alternative.

Per quanto riguarda la sezione Business TPL della Bozza di Piano 2025, si osserva che, non vi è un approfondimento specifico che illustri come si evolverà il modello di esercizio TPL sulla direttrice Roma-Firenze, su eventuali sfiocamenti nelle stazioni di Figline Valdarno, Arezzo, Chiusi, Orvieto ed Orte e sui benefici che in termini di capacità deriveranno dall’introduzione dei nuovi materiali rotabili con velocità max di 200 km/h, dopo aver verificato il *timing* relativo alla loro effettiva disponibilità.

Nel paragrafo Puntualità, per quanto riguarda i dati riferibili alla puntualità standard B1 dell'anno 2024, si evince una differenza significativa (-0,9%) rispetto al valore consuntivato nell'anno 2023, che segnala un possibile innesco di un trend negativo, considerando anche che l'anno 2023 aveva già registrato una diminuzione di puntualità rispetto al 2022. Le motivazioni, per il delta 2023-2024, vengono individuate da RFI come segue:

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

Ad eccezione degli eventi di natura esogena (di cui, comunque, non viene fornito il dato esatto relativo all'incremento percentuale rispetto agli anni precedenti), motivazioni pressoché identiche venivano fornite nel Piano Commerciale 2024, e più precisamente:

- ✓ incremento del traffico lunga percorrenza dei treni a Mercato (+8%) e, in generale, del numero di viaggiatori;
- ✓ eventi puntuali particolarmente impattanti (eventi alluvionali in Emilia – Romagna nel mese di maggio e rinvenimento ordigno bellico a Brescia nel bimestre settembre - ottobre);
- ✓ incremento dei guasti legati all'affidabilità infrastrutturale e del materiale rotabile, con conseguente aumento di "indotte di circolazione".

RFI ha, quindi, confermato come i volumi dei servizi a mercato possano causare impatti sia sullo stesso segmento di mercato, che sul TPL, senza che tuttavia siano chiarite le azioni che lo stesso Gestore intende portare avanti per migliorare la propria performance operativa (p.es., aumento sedi precedenza, aumento di capacità, etc.).

Desta, inoltre, qualche perplessità la circostanza che eventi di natura esogena ma puntuale – e, per inciso, prevedibili/limitabili progressivamente nel tempo con azioni di vigilanza/controllo/protezione degli accessi al sedime ferroviario - quali la presenza di estranei in linea, citati come esempio proprio da codesto Gestore, possano peggiorare la puntualità in standard B1, che dovrebbe considerare puntuali i treni che hanno subito ritardi maggiormente attribuibili a "cause esterne", come per esempio la stessa presenza di estranei in linea.

Si ritiene opportuno, in aggiunta a quanto sopra considerato, evidenziare come - d'altra parte - codesto Gestore abbia confermato la "puntualità reale" come parametro di misurazione delle performance di puntualità dei treni circolanti sulla propria infrastruttura.

Se da una parte, quindi, non pare essere stato indicato l'obiettivo effettivo di tale indicatore di puntualità reale (ossia in termini quantitativi, la percentuale di puntualità reale che ci si prefigge) né per il 2025 né per gli anni precedenti, dall'altra, risulta evidente come a tale indicatore di puntualità reale non sia nemmeno stato affiancato l'indicatore di puntualità RFI e il relativo obiettivo, come disponibile nel III Aggiornamento del CdP-S 2022-2026, sottoscritto nel mese di giugno 2025 da RFI e dal MIT, e nel quale

l'indicatore di puntualità da rispettare a cura di RFI è proprio la "puntualità RFI". Tale indicatore "puntualità RFI" è, infine, estesamente trattato nel pertinente allegato tecnico *"Puntualità valori consuntivo 2024 - obiettivi 2025 – IFN"* della sezione *"informazioni per i richiedenti"* di cui si compone l'ePIR, ma non è riportato sul Piano Commerciale in esame. Si ritiene, quindi, necessario che:

- codesto Gestore integri, nel relativo istogramma della puntualità reale del pertinente paragrafo "Puntualità" della sezione in esame della bozza di Piano 2025, anche il livello obiettivo considerato dallo stesso Gestore anno per anno;
- codesto Gestore integri l'indicato paragrafo "Puntualità" con un istogramma ove siano riportati i livelli di "puntualità RFI" ottenuti nel corso dei vari anni, raffrontati ai livelli obiettivo previsti in base al CdP-S per ognuno di tali anni.

Tali raccomandazioni sono valide anche per gli altri segmenti di mercato del trasporto ferroviario.

A complemento di quanto sopra, con riferimento a quanto scritto nella nota in calce all'allegato 1b *"Indicatore di puntualità"* del CdP-S 2022-2026 del citato III Aggiornamento annuale, ossia *"** Gli obiettivi sono aggiornati annualmente secondo quanto previsto dalla Delibera ART 151/2019 e trasmessi al Ministero entro il mese di marzo ai sensi dell'art. 8.4"*, si ritiene necessario precisare che con la citata delibera ART non è stato previsto che RFI si "autoassegnasse" un obiettivo da utilizzarsi nel CdP-S al fine di misurare le proprie prestazioni concrete rispetto alla circolazione treni, vanificando in tal modo, tramite l'evidente appiattimento dell'obiettivo sulla performance consolidata degli anni precedenti, l'obiettivo di perseguire un qualsivoglia efficace sistema di premialità di cui all'articolo 8, comma 4 dello stesso CdP-S. Si riportano di seguito gli estratti dell'allegato 1b citato per il 2023, 2024 e 2025, a supporto di tale osservazione:

Servizi	Puntualità RFI (soglia)	Soglia di performance (obiettivo %)		
		2023	2024	2025
Mercato	0-5'	80,90	81,00	77,30
Lunga percorrenza/ Servizio Universale	0-5'	84,50	82,5	77,50
Regionale	0-5'	95,60	95,50	94,80
Merci	0-30'	89,50	88,00	86,40

Inoltre, si evidenziano le seguenti osservazioni puntuali:

- segmento TPL, regione Liguria (pagina 113): laddove viene citata la *"linea costiera Savona – Sestri"*, non è specificato se si tratti di Sestri Levante o di Sestri Ponente;
- segmento TPL, regione Piemonte (pagina 148): la cartina del sistema ferroviario piemontese pare descrivere l'infrastruttura piuttosto che i servizi di trasporto ivi previsti (come avviene invece per le altre regioni). Tra l'altro, non è presente alcuna legenda. E' necessario, quindi, rendere coerente il contenuto di detta cartina rispetto a quelle analoghe relative alle altre regioni.

Per quanto riguarda la sezione “Business lungo percorso”, si osserva, in generale, che andrebbe rivista la descrizione del mercato AV, dando maggiore risalto all’imminente entrata in esercizio di un terzo operatore, SVI, il quale è citato solamente in merito alla stipula del nuovo AQ per il segmento AV e relativamente al traffico internazionale (pagina 225).

Nella sezione relativa al segmento LP, paragrafo 1 “*L’offerta premium AV*” (pagina 223), non vengono indicate, per la relazione Brescia/Bolzano – Roma e Milano - Ancona/Pescara/Bari/Taranto/Lecce, quali siano le fermate intermedie, a differenza delle altre relazioni ivi riportate.

Per quanto riguarda la sezione “Business merci”, si osserva quanto segue:

- con riferimento al paragrafo 4 “*Upgrading Collegamento con i porti*” (pagina 263), non vengono menzionati in nessuno dei tre cluster² i porti di Savona³ e Salerno. E’ necessario, quindi, specificare in quale fattispecie rientrino questi due porti di rilevanza nazionale. Nell’elenco di cui trattasi non viene menzionato neanche il porto di Vasto, nonostante il progetto di nuovo collegamento del porto di Vasto sia menzionato in più schede⁴ presenti in altre parti del documento; va quindi assegnata una qualificazione anche a tale porto;
- con riferimento alla sezione 2 “*I Corridoi Merci Europei*”, è necessario chiarire la motivazione dell’assenza di una scheda di approfondimento relativa al Corridoio dei Balcani occidentali – Mediterraneo orientale. Pur riconoscendo che tale corridoio interessa solo marginalmente il territorio italiano, pare opportuno valutarne l’inserimento al fine di garantire una visione complessiva e coerente dell’intero sistema dei corridoi.

Per quanto riguarda la sezione “Piani Nazionali”, si osserva quanto segue:

- con riferimento all’implementazione del sistema di segnalamento ERTMS, sarebbe opportuno integrare il “cruscotto” presente nel documento con un diagramma che evidenzi la crescita dei km di rete coperti da ERTMS con un orizzonte temporale che va dalle prime installazioni sulla rete AV/AC fino al 2030;
- con riferimento al progetto “*Modifica del sistema di alimentazione elettrica della stazione di Ventimiglia*” (pagina 533), va chiarito se l’unico beneficio atteso sia di carattere prestazionale, con riferimento alla possibilità di utilizzo dei nuovi treni del trasporto regionale ligure, e quali siano le ricadute sul trasporto merci, visto che, come riportato nel paragrafo 8, “*Focus merci ai valichi*” (pagina 274), degli oltre 6.000 treni annui passanti per Modane, durante l’interruzione della linea

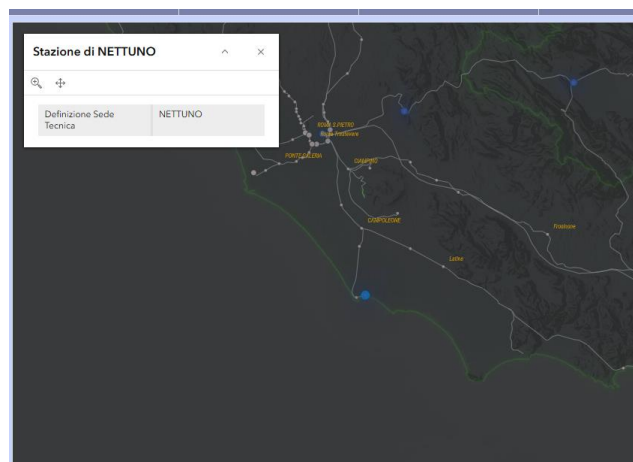
² porti oggetto di interventi per il collegamento ferroviario, porti collegati alla rete ferroviaria, ma non oggetto di upgrading, e porti non accessibili tramite ferrovia.

³ sebbene si parli di Porto di Savona Vado, si evidenzia che il suddetto porto disponeva di due collegamenti separati tramite le stazioni di Savona Marittima e Vado Zona Industriale. Nel paragrafo di cui trattasi si cita, invece, solo un upgrading per il collegamento su Vado.

⁴ Rif. CdP-I: P087B - Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo - Collegamento al porto di Vasto (pagina 389).

del Frejus⁵ a causa della frana di agosto 2023 in territorio francese, solo circa 900 sono stati deviati attraverso il valico di Ventimiglia;

- con riferimento al progetto *“Terzo Valico dei Giovi”* (pag. 539) il dato relativo alla pendenza massima delle interconnessioni non sembra corretto, visto che le interconnessioni dell’area portuale di Genova Sampierdarena e Campasso dovrebbero essere caratterizzate da una pendenza del 16 ‰;
- con riferimento al progetto *“Quadruplicamento Tortona - Voghera - opere prioritarie”* (pag. 586) le attività descritte non menzionano chiaramente il quadruplicamento della sezione di linea interessata, ma solo update tecnologici ai sistemi di distanziamento e di gestione del traffico e interventi puntuali al PRG della stazione di Tortona. Inoltre, si chiede quale sia la visione di lungo periodo sulla tratta del Corridoio Reno Alpino Genova-Milano, poiché una visione d’insieme dei vari interventi evidenzia l’assenza di riferimenti ad un quadruplicamento della tratta Voghera-Pavia, senza il quale i benefici prodotti dal Terzo Valico e dai quadruplicamenti delle tratte Tortona-Voghera e Pavia Milano Rogoredo potrebbero risultare ridimensionati;
- nel paragrafo 3, *“Piano di potenziamento servizi extra PMdA”* (pagina 303), compare un link esterno al *“CRUSCOTTO SERVIZI EXTRA PMdA”*. Attivando lo stesso è possibile accedere ad una mappa dell’Italia in cui sono indicati i progetti, ma cliccando sugli stessi non compare alcuna descrizione degli stessi, come desumibile dall’immagine seguente:



- per quanto riguarda i servizi complementari, e in particolare il riferimento ai numeri riportati a pagina 307, sarebbe opportuno inserire un link ipertestuale che consenta di visualizzare il nome/ localizzazione geografica degli impianti (stazioni, aree tecniche, platee di lavaggio, centri di manutenzione, etc.) disponibili a richiesta e inutilizzati.

Con specifico riferimento al cruscotto interattivo della versione digitale del Piano commerciale si segnala quanto segue.

⁵ riaperta ad aprile 2025.

- sarebbe utile fornire un glossario completo degli acronimi utilizzati, anche nell’ottica di favorire maggiore leggibilità e comprensibilità a favore di soggetti non addetti ai lavori, quali ad esempio le associazioni dei consumatori;
- non pare essere assicurata adeguata visibilità agli interventi previsti per il miglioramento dell’accessibilità delle PMR agli impianti pertinenti e della fornitura di informazioni agli utenti. In generale, sarebbe opportuno consentire l’individuazione semplificata ed evidente degli interventi volti al miglioramento dell’accessibilità alla IFN da parte delle diverse categorie di utenza.

Inoltre, per le prossime edizioni del Piano commerciale, si ritiene necessario migliorare le modalità di consultazione della Bozza di Piano, prevedendo, oltre a un dettagliato elenco delle modifiche rispetto all’edizione precedente (già proposto in forma molto sintetica da codesto Gestore), la messa in consultazione di un documento ove siano evidenziate le modifiche apportate a livello testuale rispetto alla precedente versione, così come avviene da tempo nel processo di revisione e consultazione annuale sul PIR.

Infine, con riferimento alla nota tematica relativa alla congestione/saturazione sulla direttrice Roma-Firenze, si ricorda che codesto Gestore, con nota prot. RFI-AD\PEC\P\2023\1098 del 15 settembre 2023 (prot. ART 4406/2023), aveva comunicato di aver finanziato il *“progetto di fattibilità tecnico-economica”* del sestuplicamento della citata direttrice limitatamente alle tratte PM Rovezzano-Figline e Settebagni-Orte, in attesa di procedere con le interlocuzioni con il Ministero competente per l’assegnazione dei fondi necessari alla implementazione di tale importante potenziamento infrastrutturale; si ritiene, quindi, necessario che codesto Gestore fornisca agli Uffici informazioni aggiornate sullo stato delle interlocuzioni con il Ministero competente e sui risultati del citato *“progetto di fattibilità”*.

Avendo, da ultimo, registrato che per alcune delle segnalazioni di principale interesse regolatorio si rende necessaria la reiterazione annuale riguardo alle diverse edizioni successive del Piano Commerciale, si invita codesto Gestore a voler dare evidenza pubblica degli esiti del processo di consultazione annuale sulla bozza di Piano, alla stregua di quanto avviene per il PIR, pubblicando – o come annesso al Piano o come documento separato accessibile per via informatica tramite la stessa pagina web ove è pubblicato il Piano stesso - una apposita rendicontazione tabellare delle osservazioni ricevute nel tempo dai diversi soggetti consultati, ivi inclusa l’Autorità, con evidenza di quelle recepite e delle motivazioni sottese al mancato recepimento di eventuali altre osservazioni.

Nel rappresentare l’esigenza che le informazioni richieste vengano trasmesse da codesto Gestore all’Autorità **entro il 14 ottobre 2025**, nonché la necessità che il Piano Commerciale in esame venga conseguentemente adeguato prima della sua finalizzazione e pubblicazione, si comunica che, ove codesto Gestore necessitasse di chiarimenti sui contenuti di dettaglio della presente nota, è possibile contattare l’Ufficio Accesso alle infrastrutture ferroviarie e portuali, competente in materia, ai seguenti numeri telefonici: 011/192 12 516-562-577, o al seguente indirizzo e-mail: AFP@autorita-trasporti.it.

Cordiali saluti,

Guido Improta

(firmata digitalmente ai sensi del d.lgs. 82/2005)