

Relazione accompagnatoria alla pubblicazione definitiva del Piano Commerciale 2026

Sommario

Introduzione-Premesse (PAG. 6).	7
Introduzione-Premesse (PAG. 9).	7
Introduzione- Politiche di sviluppo del Gestore (PAG. 20); La programmazione degli Investimenti (PAG. 23).	8
Introduzione-La programmazione degli Investimenti (PAG. 23).	8
Osservatorio di Mercato RFI: Osservatorio Imprese ferroviarie (PAG. 30-33)	8
Principali modifiche rispetto all'edizione del Piano Commerciale 2025 (PAG. 36-39).	10
TPL-Produzione (PAG. 49).	11
Puntualità (TPL PAG. 50-51, Lungo Percorso PAG. 238-241, Merci PAG. 290-291).	12
Accordi Quadro (PAG. 52). TPL-Servizi per Regione-Scenari di sviluppo (PAG. Varie).	13
Servizi TPL-Scenari attuali regionali (PAG. Varie).	14
TPL-Regioni: Infrastrutture e tecnologie (PAG. Varie).	14
TPL-Regioni: I servizi (PAG. Varie).	14
Campania, I Servizi: Scenario Attuale (PAG.81).	15
Friuli Venezia-Giulia, I Servizi: Scenario Attuale (PAG.99).	15
Friuli-Venezia Giulia, I servizi: Scenario di sviluppo (PAG. 101).	15
Lombardia, I Servizi: Scenario Attuale (PAG.128).	16
Molise, Infrastruttura e tecnologie (PAG. 141).	17
Piemonte, I servizi: Scenario di sviluppo (PAG. 154).	18
Sicilia, Infrastruttura e tecnologie (PAG. 175).	18
Toscana, I servizi: Scenario attuale (PAG.185).	18
Lungo Percorso, L'offerta Basic Nazionale e Internazionale (PAG. 229).	18
Lungo Percorso, Il Mercato in Italia (PAG. 235).	19
Lungo Percorso, Il Mercato in Italia (PAG. 236).	19
Merci, I Corridoi Europei Merci (PAG. 253).	19

Merci, Upgrading Collegamento con i Porti (PAG. 268).	19
Merci, I valichi (PAG. 285).	20
Focus merci ai valichi: Austria (PAG. 287).	20
Focus merci ai valichi: Slovenia (PAG. 288).	21
Merci, Easy Rail Freight (PAG. 292).	22
Piani Nazionali, Programma nazionale ERTMS (PAG. 302).	23
Il Piano Integrato Stazioni (PAG. 325).	23
Il Piano Integrato Stazioni. Sezione regionale (PAG. Varie e Cruscotto Online PIS).	24
Il Piano Integrato Stazioni (PAG. Varie).	25
Il Piano Integrato Stazioni (Cruscotto Online PIS).	26
Piani Nazionali, Abruzzo: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 327).	26
Piani Nazionali, Calabria: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 331).	26
Piani Nazionali, Friuli-Venezia Giulia: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 341).	27
Piani Nazionali, Lazio: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 344).	27
Piani Nazionali, Marche: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 355).	27
Piani Nazionali, Piemonte: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 359-360).	28
Piani Nazionali, Puglia: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 364).	28
Piani Nazionali, Sicilia: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 369).	28
Piani Nazionali, Toscana: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 371).	28
Piani Nazionali, Trentino Alto-Adige: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 373).	29
PROGETTI: Adeguamento, velocizzazione ed elettrificazione linea ferroviaria jonica (PAG. 423).	29
PROGETTI: Itinerario Napoli-Bari (PAG. 448).	29
Overview delle azioni 2026–2030 (PAG. 481).	29
PROGETTI: Riapertura della linea Sacile - Gemona (ulteriore fase) (PAG. 483).	30
PROGETTI: Elettrificazione Casarsa – Portogruaro (PAG. 484).	31

PROGETTI: Potenziamento Venezia – Trieste (PAG. 485).....	32
PROGETTI: Nodo di Udine (PAG. 488).....	32
PROGETTI: Lunetta di Gorizia (PAG. 489).....	33
PROGETTI: PRG Villa Opicina e Upgrading Bivio Aurisina-Villa Opicina (PAG. 491).	33
PROGETTI: Porto di Trieste (PAG.493).....	34
PROGETTI: Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi dei Legionari Nord (PAG. 495).....	34
PROGETTI: Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi dei Legionari Nord (PAG. 489).....	35
PROGETTI: Anello ferroviario di Roma (PAG. 504).	35
PROGETTI: Nodo di Genova (PAG. 541).....	35
PROGETTI: Liguria, Overview delle azioni oltre il 2030 (PAG. 553).....	36
PROGETTI: Quadruplicamento Milano Rogoredo-Pavia fase 1 (PAG. 576).....	36
PROGETTI: Brescia-Verona - Vicenza: tratta Brescia-Verona (PAG. 588).....	37
PROGETTI: Potenziamento linea Roccaravindola-Isernia-Campobasso-Matrice (PAG. 620).....	37
PROGETTI: Raddoppio Termoli – Lesina (PAG. 622).....	39
PROGETTI, Piemonte (PAG. 633, PAG 639, 652).....	39
PROGETTI: Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea – Aosta (PAG. 646); Elettrificazione Ivrea-Aosta (PAG 802).....	39
PROGETTI: Stazione di Bari Centrale: Nuovo hub di connessione urbana e mobilità sostenibile (PAG. 688).....	40
PROGETTI: Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo - Catania - Messina, Messina - Palermo e Messina – Siracusa (PAG. 712).....	40
PROGETTI: Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo (PAG. 719).....	41
PROGETTI: Elettrificazione Palermo-Trapani via Milo (PAG. 722).....	41
PROGETTI: Palermo-Agrigento-Porto Empedocle (PAG. 723).....	41
PROGETTI: Linea Messina - Catania: raddoppio Giampileri – Fiumefreddo (PAG. 733).....	41
PROGETTI: Collegamento ferroviario con l’aeroporto di Venezia (PAG. 811).....	41
PROGETTI: Brescia-Verona-Vicenza: tratta Verona- Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza (PAG. 826).....	42
PROGETTI-PIANI NAZIONALI (PAG. Varie).....	42

PROGETTI (PAG. e Link vari).....	42
PROGETTI (PAG. Varie).....	43
1. Osservazioni generali.....	46
2. Osservazioni generali.....	46
3. Osservazioni generali.....	46
4. Osservazioni generali.....	46
5. Osservazioni generali.....	47
6. Osservazioni generali.....	47
7. Osservazioni generali.....	47
8. Osservazioni generali.....	48
9. Osservazioni generali.....	48
10. Osservazioni generali.....	48
11. Osservazioni generali.....	49
12. Osservazioni generali.....	49
13. Osservazioni generali.....	50
14. Osservazioni generali.....	51
15. Osservazioni generali.....	51
16. Osservazioni generali.....	52
17. Osservazioni generali.....	53
18. Osservazioni generali.....	53
19. Osservazioni generali.....	53
20. Osservazioni generali.....	54
21. Osservazioni generali.....	54

Premessa

Si riportano di seguito le valutazioni di RFI alle osservazioni presentate nell'ambito della procedura di consultazione del Piano Commerciale di cui all'art. 15, comma 6, del D.Lgs. 112/2015.

PARAGRAFI	S.O.	OSSERVAZIONI	RISPOSTA RFI
Introduzione- Premesse (PAG. 6).	<u>ART</u>	Nella premessa, a pag. 6, sarebbe opportuno sostituire il termine 'imprese di trasporto' con 'richiedenti', onde considerare tutti i potenziali attori che possono avere un interesse di accesso alla rete ferroviaria;	La modifica proposta è stata recepita nella pubblicazione definitiva del documento.
Introduzione- Premesse (PAG. 9).	<u>ART</u>	A pag. 9 occorrerebbe chiarire la tipologia dei 49 contratti a cui si fa riferimento (si suppone che siano contratti di utilizzo dell'infrastruttura, o altri atti correlati).	Il numero 49 corrisponde ai contratti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria stipulati tra RFI e le imprese ferroviarie, sia sulla IFN -Infrastruttura Ferroviaria Nazionale- sia sulle reti regionali IFRU -Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra- e IFRP -Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese.
	<u>ART</u>	Nel capitolo introduttivo dedicato ai principali indicatori della rete ferroviaria nazionale, il Piano 2026 evidenzia la presenza di circa 170 stazioni con servizio merci (pag. 9). Dal confronto con l'edizione precedente del Piano (a pag. 9 venivano indicate più di 200 stazioni) emerge una significativa riduzione del numero di località/stazioni merci riportate tra i principali indicatori della rete. Tale variazione non risulta accompagnata da elementi informativi che consentano di comprenderne le motivazioni o la natura. In merito, si ritiene opportuno fornire, nell'ambito del Piano, un chiarimento sull'evoluzione del numero di località con servizio merci riportate, specificando, ove rilevante, se la variazione sia riconducibile a modifiche dei criteri di rilevazione, alla riclassificazione di impianti esistenti, alla sospensione di servizi ovvero ad altri fattori di natura operativa o commerciale. Una sintetica evidenza delle motivazioni sottostanti a tale variazione agevolerebbe la corretta interpretazione dei dati da parte degli stakeholder e favorirebbe una migliore comprensione dell'evoluzione dell'offerta infrastrutturale a supporto del trasporto merci ferroviario;	La differenza significativa tra il numero fornito nel 2025 e quello fornito nel 2026 è legata sostanzialmente ad una modifica nella modalità dei criteri di rilevazione. Nello specifico, nel 2025 erano stati direttamente sommati i 28 impianti in cui sono presenti scali RFI indipendentemente dalla presenza nelle medesime località di raccordi ferroviari con traffico merci. Una più attenta analisi ha rivelato che 17 impianti con scali merci RFI erano già stati conteggiati nell'elenco degli impianti con servizio merci. Alla luce di tali elementi è stata effettuata la medesima verifica anche nel caso di impianti con più di un raccordo attivo.

Introduzione- Politiche di sviluppo del Gestore (PAG. 20); La programmazione degli Investimenti (PAG. 23).	<u>ART</u>	Con riguardo ai contenuti di carattere più generale ed all'impostazione di fondo del Piano, si ritiene di dover evidenziare, innanzitutto, che dalla lettura delle linee strategiche che veicolano gli investimenti di codesto Gestore appaiono insufficienti i riferimenti al Documento Strategico Pluriennale della Mobilità (di seguito: DSPM), pubblicato l'8 giugno 2026. Nelle premesse del Piano 2026 dovrebbe essere quanto meno chiaro che deve esistere un preciso legame tra gli indirizzi che fornisce il DSPM, sulla cui precedente versione l'Autorità ha espresso il Parere n. 33/2026, rispetto allo sviluppo e utilizzo futuro dell'infrastruttura ferroviaria ed agli interventi di potenziamento descritti o prospettati dal Gestore all'interno del Piano, mentre attualmente vi sono solo due minimi riferimenti al DSPM a pag. 20 e a pag. 23.	L'integrazione proposta è stata recepita nella pubblicazione definitiva del documento.
Introduzione-La programmazione degli Investimenti (PAG. 23).	<u>ART</u>	Per quanto concerne la normativa supranazionale menzionata nella bozza del Piano 2026, sorprendentemente non vi è alcun riferimento al nuovo regolamento UE 2026/1184, entrato in vigore l'11 giugno 2026, che disciplina l'uso della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, introducendo numerose e significative innovazioni sia di metodo che procedurali. Visto che moltissimi interventi di investimento di codesto Gestore si pongono come obiettivo l'incremento o il miglior utilizzo della capacità, e considerato che il citato regolamento, in quanto tale, non necessita di specifica normativa nazionale di recepimento nell'ordinamento legislativo nazionale, appare necessario riportarne quanto meno brevemente i contenuti, con particolare attenzione agli elementi innovativi da questo introdotti.	L'integrazione proposta è stata recepita nella pubblicazione definitiva del documento.
Osservatorio di Mercato RFI: Osservatorio Imprese ferroviarie (PAG. 30-33)	<u>ART</u>	Con riferimento alla sezione dedicata all'Osservatorio di Mercato RFI (di seguito: Osservatorio), il Piano evidenzia come tale strumento costituisca un presidio permanente per l'analisi della customer satisfaction, delle opinioni, dei bisogni e delle aspettative delle imprese ferroviarie e come i risultati delle indagini siano utilizzati per individuare possibili aree di	RFI sta valutando la possibilità di rendere disponibili i materiali condivisi con le Imprese Ferroviarie, incluso il documento contenente i risultati delle analisi e le relative azioni di miglioramento, attraverso una sezione dedicata della futura piattaforma ODMetrics di RFI, piuttosto che essere inclusi nel Piano Commerciale.

		miglioramento dei servizi offerti dal Gestore dell'Infrastruttura (pagg. 30-33). I risultati riportati nel Piano evidenziano una generalizzata variazione al ribasso dei livelli di soddisfazione rilevati presso le imprese ferroviarie passeggeri e merci, evidenziando in particolare come queste ultime manifestino livelli di soddisfazione inferiori e segnalino, tra gli aspetti più critici, un insufficiente coinvolgimento nei processi decisionali e una limitata presa in carico delle esigenze rappresentate. Il Piano evidenzia, inoltre, che nel 2025 RFI ha condiviso con le imprese ferroviarie i risultati delle analisi e le conseguenti azioni di miglioramento previste, che tuttavia non vengono riportate, nemmeno tramite rinvio ad altre parti del Piano o link ipertestuale ad altro documento, rimanendo quindi inaccessibili per le parti interessate.	Tale soluzione richiede specifici sviluppi tecnologici, la cui fattibilità dovrà essere preliminarmente verificata, anche in vista della realizzazione di un'area dedicata e accessibile agli stakeholder esterni.
	<u>ART</u>	Il Piano richiama, altresì, il ruolo della consultazione pubblica e del Tavolo Tecnico di Ascolto (di seguito: TTA) quali strumenti di confronto con i richiedenti e con gli altri stakeholder del sistema ferroviario (pagg. 15 e 25), evidenziando l'importanza del contributo fornito dagli operatori nell'ambito del processo di pianificazione. Alla luce di tali elementi, risulterebbe utile rafforzare il collegamento tra le criticità emerse dall'Osservatorio, le osservazioni formulate dagli stakeholder nell'ambito delle consultazioni sul Piano, gli esiti del TTA e le iniziative intraprese o programmate da RFI per il loro superamento, al fine di rendere maggiormente evidenti gli effetti del complesso delle attività di ascolto delle parti interessate svolte da codesto Gestore sull'evoluzione delle attività e della pianificazione dello stesso gestore. A titolo esemplificativo, potrebbe essere prevista una rappresentazione sintetica che associ, per ciascuna delle principali aree di miglioramento individuate dall'Osservatorio o emerse nel corso delle consultazioni o del TTA, le azioni pianificate o già realizzate, il relativo stato di avanzamento e, ove disponibile, gli indicatori utilizzati per monitorarne l'efficacia. Analogamente, potrebbe essere valutata la predisposizione di un quadro riepilogativo delle principali osservazioni ricevute non già	Si evidenzia che il monitoraggio dello stato di attuazione delle proposte TTA non escluse preliminarmente, è già previsto (Delibera ART n. 227/2022) e consultabile nella relativa pagina del sito web di RFI.

		oggetto di pubblicazione, accompagnato dall'indicazione della relativa valutazione e dell'eventuale recepimento nei contenuti del Piano o nelle successive attività di approfondimento e sviluppo dello stesso. Tale integrazione potrebbe contribuire a valorizzare ulteriormente il ruolo dell'Osservatorio e della consultazione sul Piano, oltre che del TTA, quali strumenti di dialogo con il mercato, agevolando la comprensione delle iniziative adottate in risposta alle esigenze manifestate dagli operatori e rendendo maggiormente trasparente il percorso di miglioramento che intende perseguire RFI.	
	<u>ART</u>	Si rileva, inoltre, che le informazioni riportate al riguardo nell'edizione 2026 del Piano sembrano riferirsi al medesimo set informativo già rappresentato nell'edizione 2025. Ove disponibili, potrebbe risultare utile pubblicare dati più aggiornati e fornire evidenza, come già evidenziato sopra, delle eventuali azioni adottate o prospettate in relazione agli esiti meno soddisfacenti emersi dalle rilevazioni di customer satisfaction.	L'Osservatorio IF è una ricerca estremamente complessa e articolata in più fasi (indagine quantitativa, indagine qualitativa e workshop finale per diffusione/condivisione dei risultati) che richiede tempi di realizzazione particolarmente lunghi e necessita di un'importante attività di coordinamento subordinata alla disponibilità dei partecipanti. Per tale attività, RFI si avvale di Società di Ricerca vincitrici di Gara Europea. L'aggiudicazione della nuova gara, inizialmente prevista per gennaio 2026, ha subito ritardi dovuti a ricorsi e proroghe del precedente affidamento, rendendo non praticabile l'avvio dell'indagine senza sovrapposizioni tra fornitori. Per tali ragioni, e considerata la cadenza biennale prevista dal capitolato tecnico, RFI prevede di avviare la nuova indagine nel 2027.
Principali modifiche rispetto all'edizione del Piano Commerciale 2025 (PAG. 36-39).	<u>ART</u>	Con riguardo alla sezione dedicata alle principali modifiche intervenute rispetto all'edizione precedente del Piano (pagg. 36-39), la versione pervenuta del Piano riporta puntualmente i progetti per i quali si sono registrati aggiornamenti delle tempistiche di attivazione, indicando anche la principale motivazione del rinvio, riconducibile, a seconda dei casi, ad attività progettuali, autorizzative, negoziali, realizzative o a esigenze di copertura finanziaria. La rappresentazione adottata consente di individuare le variazioni intervenute rispetto all'edizione immediatamente precedente, ma non permette di	L'osservazione esula dalle finalità del Piano Commerciale.

		ricostruire agevolmente l'evoluzione temporale delle attivazioni previste nei diversi aggiornamenti del Piano. Tale aspetto assume particolare rilievo per gli interventi che risultano interessati da aggiornamenti successivi delle tempistiche, che peraltro dovrebbero essere limitati, nel numero, al minimo indispensabile. A titolo esemplificativo, tra i progetti riportati sia nell'edizione 2025 sia nell'edizione 2026 del Piano figurano, tra gli altri, il potenziamento della linea Guidonia-Sulmona, la linea Potenza-Foggia, l'elettrificazione e velocizzazione della linea jonica, la riapertura della Sacile-Gemona, il Nodo di Udine, l'elettrificazione Casarsa-Portogruaro, il potenziamento Gallarate-Rho e il quadruplicamento Milano Rogoredo-Pavia, per i quali non risulta immediatamente ricostruibile l'entità complessiva dello slittamento temporale intervenuto nelle diverse edizioni del Piano. Al fine di favorire una più completa comprensione dello stato di avanzamento degli interventi, potrebbe risultare utile integrare le informazioni già presenti con una rappresentazione sintetica dell'evoluzione delle tempistiche dei principali progetti. Per gli interventi interessati da uno o più rinvii, potrebbe essere riportata la data di attivazione ultima prevista nelle edizioni precedenti del Piano con le motivazioni per le relative posticipazioni, nonché la nuova data prevista e la motivazione dell'eventuale ulteriore posticipazione. Tale integrazione incrementerebbe il livello di trasparenza e tracciabilità delle informazioni e potrebbe agevolare le valutazioni degli stakeholder circa gli effetti delle modifiche intervenute nel tempo, migliorando la leggibilità del Piano e fornendo una più immediata evidenza dell'evoluzione dei programmi di investimento e dei relativi scenari di esercizio.	
TPL-Produzione (PAG. 49).	<u>ART</u>	Con riguardo alla sezione dedicata alla Produzione (pag. 49), il Piano riporta alcuni dati riferiti all'anno 2016. In assenza di elementi che ne chiariscano le motivazioni o la particolare rilevanza ai fini dell'analisi presentata, non risulta immediatamente comprensibile la ragione dell'utilizzo di un	L'informazione in questione è presente come confronto verso un generico anno pre-covid. Dalla prossima edizione del Piano Commerciale non sarà più inserito tale dato.

		dato riferito ad un orizzonte temporale significativamente antecedente rispetto al periodo di riferimento del Piano; pertanto, potrebbe risultare utile esplicitare le motivazioni che giustificano l'utilizzo del dato in questione ovvero, ove disponibile e coerente con le finalità della rappresentazione, utilizzare dati riferiti ad annualità più recenti;	
Puntualità (TPL PAG. 50-51, Lungo Percorso PAG. 238-241, Merci PAG. 290-291).	<u>ART</u>	Si coglie, infine, l'occasione per osservare come nel Piano commerciale dovrebbe trovare adeguata evidenza un capitolo dedicato all'andamento analitico della puntualità per segmento di trasporto nel corso dell'anno, tenendo in considerazione sia il livello "macro" nazionale, sia un livello di maggior dettaglio, come quello relativo all'andamento della puntualità quanto meno per le linee di maggiore rilevanza a livello nazionale. Una guida di riferimento potrebbe essere rappresentata dal prospetto che già codesto GI mette a disposizione in ePIR ma, come ipotizzato, integrandolo adeguatamente con i dati per linee/direttrici di maggiore importanza e per segmenti di trasporto. In tale rappresentazione, come anticipato sopra, appare altresì opportuno correlare, per il medesimo livello territoriale di analisi (linea o macrotratta), i livelli di puntualità e di qualità e robustezza delle tracce allocate con il grado di saturazione della capacità e con gli interventi infrastrutturali e tecnologici programmati, così da rendere immediatamente leggibile il rapporto tra criticità rilevate, gap prestazionali e azioni previste per il loro superamento. Lo stesso livello di saturazione delle varie tratte potrebbe essere rappresentato opportunamente in apposita infografica inserita nel Piano, utilizzando le rappresentazioni che codesto GI rende già disponibili in ePIR e fornendo elementi di raffronto e correlazione con le iniziative di potenziamento già finanziate o ancora allo studio. In particolare, per le direttrici caratterizzate da livelli elevati di saturazione, la rappresentazione dovrebbe consentire di individuare le eventuali macrotratte nelle quali permangano, anche oltre il periodo di riferimento del Piano, gap di capacità o di prestazione e i relativi interventi necessari al loro superamento.	Si condivide l'opportunità di valutare, nei prossimi aggiornamenti del Piano Commerciale, una migliore rappresentazione per correlare i livelli di puntualità, il grado di saturazione della capacità e gli interventi previsti.

Accordi Quadro (PAG. 52). TPL-Servizi per Regione-Scenari di sviluppo (PAG. Varie).	<u>ART</u>	Con riguardo alle assumption del Piano e alla sezione dedicata agli Accordi Quadro, nel testo si evidenzia che i modelli di esercizio rappresentati come obiettivo dei singoli progetti di investimento si basano sugli Accordi Quadro stipulati con le Regioni e che le ipotesi di offerta possono essere soggette a modifiche in fase di contrattualizzazione con le imprese ferroviarie (pag. 28). Il Piano richiama, inoltre, il ruolo degli Accordi Quadro quale strumento di pianificazione pluriennale della capacità e di programmazione dei servizi ferroviari regionali (pag. 52). Le sezioni regionali del Piano rappresentano efficacemente gli scenari attuali e gli scenari di sviluppo dei servizi; tuttavia non sempre consentono di individuare con immediatezza il rapporto tra i servizi previsti negli Accordi Quadro, gli interventi infrastrutturali abilitanti e gli scenari di esercizio prospettati a seguito del completamento degli investimenti; pertanto, risulterebbe utile rendere maggiormente esplicito il collegamento tra programmazione della capacità, interventi infrastrutturali e sviluppo dei servizi, anche al fine di agevolare la comprensione delle condizioni necessarie per il conseguimento degli scenari rappresentati nel Piano. A titolo esemplificativo, per i principali scenari regionali di sviluppo potrebbe essere introdotta una rappresentazione sintetica che evidenzia: - il servizio previsto o l'obiettivo di esercizio; - il relativo intervento infrastrutturale o tecnologico abilitante; - il riferimento all'Accordo Quadro di programmazione; - le eventuali condizioni rilevanti per l'attivazione dell'intervento e, conseguentemente, del servizio. Tale integrazione potrebbe contribuire a rendere più immediata la lettura degli effetti attesi dagli investimenti programmati e a facilitare le valutazioni degli stakeholder in merito all'evoluzione dell'offerta ferroviaria prevista nei diversi territori.	Si evidenzia che nell'ambito delle "Overview delle azioni" presente in ciascuna Regione, è data evidenza degli interventi previsti in Accordo Quadro con la Regione, attraverso simbologia dedicata. In aggiunta, si rammenta che nell'ambito dei benefici commerciali associati ai singoli interventi e rappresentati all'interno delle schede progetto, viene già esplicitato l'eventuale sviluppo dei servizi interessati.
--	-------------------	--	---

Servizi TPL-Scenari attuali regionali (PAG. Varie).	<u>ART</u>	Traguardando, poi, un utilizzo più appropriato e puntuale delle definizioni tecniche ferroviarie, sempre in relazione alle stazioni e fermate, appare fuorviante (come peraltro già ricordato nelle precedenti analoghe note sulle precedenti edizioni del Piano) l'uso della terminologia "stazione" anche per le "fermate" (prive di sedi di precedenza). In particolare, nelle tabelle riepilogative delle stazioni per regione nel business TPL (a titolo di esemplificativo e non esaustivo si cita la tabella a pagina 118 di Regione Liguria) in cui si riporta in numero delle fermate medie dei treni al giorno, andrebbe altresì indicato: i) se si tratta di una fermata o di una stazione; ii) almeno il numero delle sedi di precedenza atte al TPL; iii) a livello di linea, andrebbe indicato il numero medio di km tra le stazioni (dunque dotate di sedi di precedenza), al fine di poter mostrare le relative criticità nella gestione allocativa della capacità, specie su linee miste (fortemente eterotachiche).	Riguardo la richiesta di integrazione delle informazioni, si riporta che tale richiesta esula dalle finalità del Piano Commerciale. Tali indicazioni sono presenti nella documentazione tecnica di RFI. Relativamente alle tabelle riepilogative per Regione, si riporta che, nella pubblicazione definitiva del documento, è stato sostituito il termine "Stazione", con la dicitura "Località di Servizio".
TPL-Regioni: Infrastrutture e tecnologie (PAG. Varie).	<u>ART</u>	Nelle planimetrie relative ad alcune regioni sono evidenziate delle linee ormai sospese da decenni, per le quali non viene menzionato alcun progetto di recupero o riattivazione; a titolo d'esempio si riporta il caso della linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro, presente nelle planimetrie di Basilicata e Campania, o il caso della linea Cecina-Volterra, presente nella planimetria della Toscana. Si suggerisce, pertanto, di rappresentare con tratteggio diverso queste linee nelle planimetrie del Piano;	Le planimetrie in oggetto rappresentano l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale in gestione a RFI, comprese le linee con sospensione del servizio commerciale. Su alcune di esse sono in corso interventi di ripristino riportati in schede progetto dedicate, come ad esempio il "Ripristino della linea Priverno-Terracina" e il "Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo". Si condivide l'opportunità di valutare, nei prossimi aggiornamenti del Piano Commerciale, una diversa rappresentazione delle linee con sospensione del servizio commerciale.
TPL-Regioni: I servizi (PAG. Varie).	<u>ART</u>	Le linee regionali interconnesse, su cui spesso circolano dei servizi TPL in continuità con la rete di RFI, sono trattate in maniera non uniforme nelle varie regioni: in alcuni casi, come in Campania e in Puglia, sono puntualmente citate le relazioni TPL che si sviluppano sulla rete RFI e sulla rete dei gestori regionali presenti, mentre in altri casi, come quelli di Lombardia, Veneto ed Emilia- Romagna, non vi è il medesimo dettaglio informativo.	A partire dalle prossime edizioni del Piano Commerciale, verranno effettuate delle rettifiche al fine di uniformare la trattazione delle linee regionali interconnesse. Nella pubblicazione definitiva del documento è stato rimosso il riferimento alla Trento-Malè.

		Inoltre, nella scheda TPL del Trentino-Alto Adige viene addirittura menzionata una linea isolata a scartamento ridotto, quale la Trento-Malè- Marilleva, unico caso in cui si fa cenno ad un'infrastruttura non interconnessa alla rete RFI. È opportuna, quindi, una maggiore uniformità per quanto riguarda i riferimenti alle linee regionali e isolate.	
Campania, I Servizi: Scenario Attuale (PAG.81).	<u>ART</u>	Con riferimento alla sezione dedicata alla Regione Campania (pag. 81), il Piano riporta che "nel corso del 2025 saranno interrotte le linee Benevento-Avellino-Montoro F. per il completamento dei lavori di elettrificazione delle tratte". Tale formulazione risulta già presente nell'edizione 2025; pertanto, sarebbe utile verificare la correttezza del riferimento temporale riportato nell'edizione 2026 e, ove si tratti di un effettivo slittamento delle attività programmate, fornire una sintetica evidenza delle motivazioni che lo hanno determinato, come già rappresentato sopra a livello generale riguardo alla variazione della programmazione degli investimenti;	Nella pubblicazione definitiva l'informazione è stata aggiornata con "2026".
Friuli Venezia-Giulia, I Servizi: Scenario Attuale (PAG.99).	<u>ART</u>	Con riferimento alla sezione dedicata alla Regione Friuli-Venezia Giulia, dall'analisi dei dati che il Gestore invia annualmente all'Autorità in ottemperanza alla misura 2.6.1 della delibera n. 70/2014, non risultano le relazioni regionali citate tra Venezia e Nova Gorica. Si ritiene, quindi, necessario specificare i numeri commerciali e tecnici dei treni che circolano sulla suddetta relazione, chiarendo se sono coperti da oneri di servizio pubblico;	I collegamenti tra Venezia e Nova Gorica sono riportati nel file "Format Raccolta Dati-Orario 2025/2026" inviato all'Art. I numeri treno sono 7973, 7981, 7983 e 7985, classificati come treni OSP a committenza Regione FVG. Le tracce hanno origine/destinazione a Venezia Mestre anziché a Venezia S.L., come rettificato nella versione definitiva nel documento.
	<u>Regione Friuli-Venezia Giulia</u>	Si chiede una rettifica nella sezione dedicata ai servizi transfrontalieri da/per Nova Gorica (elenco puntato), sostituendo Venezia S. Lucia con Venezia Mestre.	La modifica proposta è stata recepita nella pubblicazione definitiva del documento.
Friuli-Venezia Giulia, I servizi: Scenario di sviluppo (PAG. 101).	<u>Regione Friuli-Venezia Giulia</u>	A pag. 101 si chiede di modificare il testo della seconda colonna in quanto la stazione di Palazzolo dello Stella sarà servita dalle sole relazioni dirette Portogruaro-Trieste Centrale (e non anche dalle relazioni Venezia S. Lucia-Trieste Centrale).	La modifica proposta è stata recepita nella pubblicazione definitiva del documento.

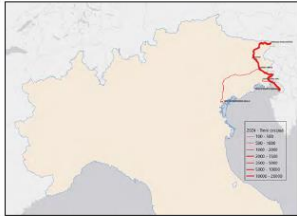
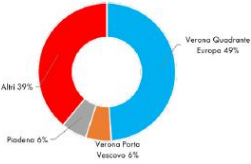
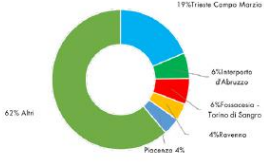
	<u>Trenitalia</u>	L'informazione presente nella sezione "Scenario di sviluppo" dedicata al Friuli-Venezia Giulia circa l'apertura della fermata Palazzolo dello Stella in Friuli-Venezia-Giulia prevista nel 2026 non risulta coerente con le informazioni fornite sia nel cruscotto digitale sia nella sezione overview degli interventi dove la riattivazione della fermata non è riportata. Si segnala che nell'ultima edizione di giugno 2026 del PIR la suddetta attivazione è prevista a dicembre 2027. Pertanto, nella consapevolezza che dei disallineamenti sono fisiologici a causa delle diverse tempistiche di elaborazione dello scenario infrastrutturale di riferimento, si richiede come gli stakeholder del mercato ferroviario debbano utilizzare le informazioni qualora quelle del Piano Commerciale non risultino coerenti con quelle indicate negli allegati al PIR "Grandi Investimenti".	Per quanto riguarda la fermata di Palazzolo dello Stella, l'attivazione è prevista per dicembre 2027, previa disponibilità delle scorte e in relazione alle priorità degli interventi manutentivi e ai cantieri strategici. La data in questione è stata aggiornata nella versione definitiva del documento.
Lombardia, I Servizi: Scenario Attuale (PAG.128).	<u>ART</u>	Con riferimento alla sezione dedicata alla Regione Lombardia, il Piano 2026 riporta un totale di 2.156 treni medi/giorno feriale e, nell'ambito della rappresentazione delle relazioni con origine o destinazione nella Regione, indica 6 treni/giorno riferiti ai collegamenti con l'estero, associando a tale valore una quota pari al 2,1% (pag. 128). Dal confronto con l'edizione 2025 emerge che, a fronte di un totale di 2.017 treni medi/giorno feriale, i collegamenti con l'estero risultavano pari a 42 treni/giorno, anch'essi associati a una quota del 2,1% (pag. 124). In proposito, potrebbe essere opportuno verificare la coerenza tra il valore assoluto e quello percentuale riportati nel Piano 2026 o, ove necessario, fornire un chiarimento in merito al perimetro informativo adottato e alle modalità di rappresentazione dei collegamenti con l'estero. Infatti, la significativa riduzione del valore assoluto, a fronte del mantenimento della medesima incidenza percentuale riportata nell'edizione precedente, potrebbe rendere non immediata l'interpretazione del dato da parte degli stakeholder. In relazione alla tabella riportata a pag. 128, compare il collegamento "Milano Porta Garibaldi – Ponte S. Pietro*" senza che risultino presenti nella medesima pagina o nelle sezioni	Nella versione definitiva del documento, i valori in questione riferiti ai collegamenti con l'estero sono stati rettificati. In merito al collegamento Milano Porta Garibaldi-Ponte S. Pietro, nella versione definitiva del documento, è stata inserita apposita nota esplicativa.

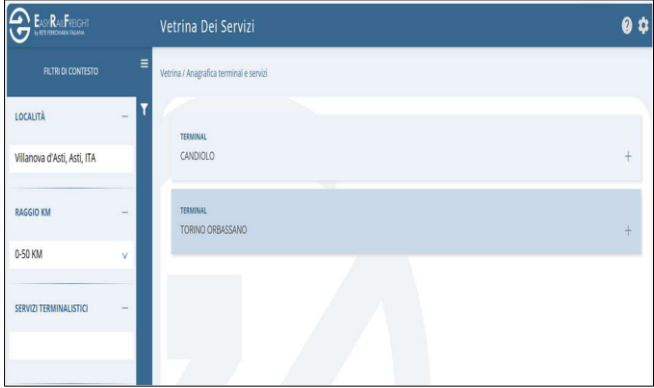
		immediatamente adiacenti i relativi richiami o note esplicative; pertanto, si suggerisce di verificare la correttezza del riferimento e, ove necessario, integrare il Piano con la relativa nota esplicativa;	
Molise, Infrastruttura e tecnologie (PAG. 141).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della sezione "Infrastruttura e tecnologie" dedicata alla regione Molise si segnala che risultano errati i dati relativi ai Km di linea totali e alla loro tipologia.	Nella versione definitiva del Piano Commerciale 2026 i dati sono stati rettificati (al 31-12-2025).
	<u>ART</u>	Con riferimento alla sezione dedicata alla Regione Molise (pag. 141 e ss.), il Piano Commerciale 2026 riporta una rete ferroviaria pari a 389 km in esercizio, di cui, secondo quanto indicato nel piano stesso, "270 km" elettrificati e "118 km" non elettrificati, nonché 357 km di linee telecomandate (92% della rete) e un livello di interoperabilità pari al 69% (dati al 31 dicembre 2025). Nel Piano 2025 (pag. 135 e ss.), per la medesima Regione, risultavano invece indicati 265 km di rete in esercizio, di cui 77 km elettrificati e 188 km non elettrificati, nonché 221 km di linee telecomandate, corrispondenti all'83% della rete; il livello di interoperabilità risultava inoltre pari al 29% (dati al 31 dicembre 2024). La variazione dei principali indicatori infrastrutturali tra le due edizioni del Piano appare particolarmente significativa e non risulta accompagnata da una specifica evidenza delle motivazioni che l'hanno determinata. Considerato che tali informazioni costituiscono un elemento di riferimento per la comprensione delle caratteristiche della rete regionale e degli scenari di sviluppo rappresentati nel Piano, sarebbe utile fornire un chiarimento in merito alle ragioni delle differenze riscontrate o, ove necessario, verificare la correttezza dei dati riportati nelle relative sezioni del Piano. Inoltre, la planimetria della regione Molise (pag. 142) riporta la nuova linea elettrificata solo da Venafro a Carpinone (stazione di diramazione per la linea Carpinone-Castel di Sangro-Sulmona	Nella versione definitiva del Piano Commerciale 2026 i dati riportati nella sezione in oggetto sono stati rettificati (al 31-12-2025). In merito alla planimetria, questa si riferisce al 31-12-2025, mentre l'elettrificazione fino a Guardiagreia si è conclusa nel 2026 e di conseguenza non è rappresentata.

		utilizzata solo da treni turistici) e non fino a Guardiaregia, come riportato all'interno del Piano;	
Piemonte, I servizi: Scenario di sviluppo (PAG. 154).	<u>Regione Piemonte</u>	Si evidenzia la necessità di aggiornare le informazioni contenute in questo paragrafo, che non tengono conto delle relazioni di SFM già in esercizio in conseguenza dell'entrata in funzione, a dicembre 2023, del collegamento della linea Torino-Ceres con il passante ferroviario di Torino. Tali relazioni sono invece correttamente riportate a pag. 151.	La modifica proposta è stata recepita nella pubblicazione definitiva del documento.
Sicilia, Infrastruttura e tecnologie (PAG. 175).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della sezione "Infrastruttura e tecnologie" dedicata alla regione Sicilia la variazione chilometrica della tipologia della linea elettrificata (binario unico e doppio) indicata rispetto alla precedente edizione non trova coerenza nella rappresentazione grafica della cartina che, invece, non risulta aggiornata di conseguenza.	La cartina dell'edizione 2025 recepisce la rappresentazione del raddoppio della tratta Catenanuova-Bicocca (attivato a fine ottobre 2025). Nell'edizione 2026 sono stati aggiornati anche i dati numerici, riferiti a dicembre 2025, pertanto ad oggi le informazioni risultano essere allineate a quelle presenti sulla cartina.
Toscana, I servizi: Scenario attuale (PAG.185).	<u>ART</u>	Con riferimento alla sezione dedicata alla Regione Toscana, non sono rappresentati collegamenti che interessano la rete regionale gestita da Trasporto Ferroviario Toscano (TFT) e la rete di RFI. Da verifiche effettuate risulterebbero, invece, in esercizio treni diretti tra Stia (stazione rete TFT) e Firenze SMN (ad esempio Reg 92257). È quindi necessario un chiarimento in tal senso.	Nella prossima edizione del Piano Commerciale saranno riportate le tracce di interconnessione tra rete LFI e RFI. Nella pubblicazione definitiva del documento è stato integrato il riferimento alla coppia Firenze SMN-Stia.
Lungo Percorso, L'offerta Basic Nazionale e Internazionale (PAG. 229).	<u>Trenitalia</u>	Si richiede di modificare i dati inseriti relativi al numero di collegamenti internazionali diurni verso la Svizzera con provenienza Milano, Venezia, La Spezia (via Genova) e Firenze S.M.N. e 2 notturni da Roma Tiburtina verso Monaco (Germania) e Vienna (Austria) sostituendo il numero dei 40 treni indicati con 44 e di eliminare Firenze S.M.N sostituendola con Bologna con prolungamento periodico a Rimini.	Di seguito si riporta la dicitura corretta: "In particolare, Trenitalia effettua 44 collegamenti internazionali diurni verso la Svizzera con provenienza Milano, Venezia, La Spezia (via Genova) e Bologna e 2 notturni da Roma Tiburtina verso Monaco (Germania) e Vienna (Austria). Sono inoltre attivi 4 nuovi collegamenti giornalieri Milano - Parigi, con fermate intermedie a Torino Porta Susa e Oulx."

			Nella versione definitiva del Piano Commerciale le informazioni sono state integrate.
Lungo Percorso, Il Mercato in Italia (PAG. 235).	<u>ART</u>	Con riguardo alla descrizione del mercato in Italia (pag. 235) andrebbe aggiunta l'informazione sull'avvio in esercizio dei servizi su rete AV da parte dell'impresa ferroviaria SNCF Voyages Italia S.r.l. (SVI) a partire dal 2027 o altra diversa annualità eventualmente comunicata dall'impresa.	l'IF ha comunicato l'intenzione di richiedere il servizio nazionale dopo il 1° trimestre 2028.
Lungo Percorso, Il Mercato in Italia (PAG. 236).	<u>ART</u>	Con riferimento alla rappresentazione grafica "Offerta per classifica" riportata a pag. 236, il Piano presenta la distribuzione percentuale dell'offerta senza tuttavia fornire indicazioni circa la metodologia adottata per la costruzione dell'indicatore; pertanto, si ritiene utile integrare la rappresentazione con una breve nota metodologica che chiarisca i criteri utilizzati per il calcolo delle percentuali rappresentate, favorendone una più immediata interpretazione da parte degli stakeholder;	Le percentuali riportate a pag. 236 nella rappresentazione "Offerta per classifica" si riferiscono ai treni* Km. L'integrazione proposta è stata recepita nella pubblicazione definitiva del documento.
Merci, I Corridoi Europei Merci (PAG. 253).	<u>ART</u>	Con riferimento ai corridoi Europei merci definiti dal regolamento TEN-T 2024/1679 ex corridoi ferroviari merci (RFCs), i KPI riportati per il Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo non sono uniformi a quelli degli altri Corridoi, riportando solo i dati relativi al 2025;	Come rappresentato nella nota a piè di pagina 253: <i>"Il Corridoio Merci Mare del Nord-Reno Mediterraneo è diventato operativo nel 2025; pertanto, il monitoraggio dei KPI decorre da tale data"</i> . Si conferma che nelle prossime edizioni del Piano Commerciale sarà uniformata la rappresentazione dei KPI con il trend storico.
Merci, Upgrading Collegamento con i Porti (PAG. 268).	<u>ART</u>	Con riferimento al capitolo sull'upgrading del collegamento della rete con i porti (pag. 268), come già evidenziato nelle osservazioni al Piano 2025, manca la menzione del porto di Salerno, nell'ultimo paragrafo, ove vengono elencati i porti per i quali non è previsto il collegamento con la rete ferroviaria. Il porto citato riveste un ruolo importante nell'intermodalità ferro-mare, con specifico riferimento al traffico automotive, e, non avendo un collegamento diretto con la rete nazionale,	Per il collegamento ferroviario al porto di Salerno, dismesso nel 2007, non sono pianificate attività di ripristino. Si precisa che l'elenco fornito non è finalizzato a ricomprendere tutti i porti nazionali privi di collegamento ferroviario, bensì esclusivamente i nodi portuali appartenenti alla rete centrale, così come individuati nell'Allegato II del Reg. UE 2024/1679, per i quali si configurerebbe l'obbligo di collegamento all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, fatti salvi i casi in cui sussistano limitazioni geografiche o

		utilizza - tramite trasbordo e breve tragitto su gomma - il raccordo limitrofo della stazione di Pontecagnano;	limitazioni fisiche significative che ne impediscano la realizzazione.
Merci, I valichi (PAG. 285).	<u>ART</u>	Relativamente ai Paesi europei con cui sussistono connessioni ferroviarie merci internazionali (pag. 285) è necessario confermare che al momento non esistono treni merci tra Italia e Spagna, visto che ai competenti Uffici dell'Autorità risulterebbe la presenza di un collegamento ferroviario merci tra Gallarate e Barcellona che utilizzava tracce precostituite del RFC6;	Nel paragrafo richiamato (pagg. 285-288) sono riportati esclusivamente i dati di traffico relativi ai valichi alpini, aggregati per paese di confine, per i quali il Gestore dell'Infrastruttura dispone direttamente delle informazioni necessarie. L'obiettivo di tale paragrafo non è quello di fornire un'analisi puntuale delle relazioni internazionali con singoli paesi, bensì di rappresentare i volumi di traffico gestiti presso gli impianti di confine, le caratteristiche di tali volumi e i principali collegamenti con il territorio nazionale.
Focus merci ai valichi: Austria (PAG. 287).	<u>Regione Friuli-Venezia Giulia</u>	Focus merci ai valichi: Austria. Da confronto con l'edizione precedente del documento, si ritiene necessario il mantenimento dell'approfondimento relativo alle relazioni principali che interessano il valico e si chiede di riportare anche le indicazioni dettagliate sui treni circolati. Sarebbe utile, inoltre, distinguere i dati che riguardano il Valico del Brennero rispetto ai dati che riguardano il Valico di Tarvisio, come già esplicitato nella relazione precedente (vedi immagine).	Il Gestore dell'Infrastruttura è soggetto, in base alla normativa di settore, a specifici obblighi di riservatezza in relazione ai dati di traffico delle singole imprese ferroviarie operanti sulla rete. In tale contesto, la diffusione delle informazioni può avvenire esclusivamente in forma aggregata e con un livello di dettaglio tale da escludere la possibilità di ricondurre, anche indirettamente, i dati alla singola impresa ferroviaria. Nell'ambito dell'ultima edizione del Piano Commerciale, la pubblicazione di dati riferiti a singole relazioni avrebbe potuto, in alcuni casi, non garantire un adeguato livello di riservatezza. Per tale ragione, si è ritenuto opportuno non riportare dati relativi a nessuna delle singole relazioni nell'ambito dei valichi, tenuto conto anche del fatto che relazioni attualmente prive di criticità sotto il profilo della riservatezza potrebbero assumerne in futuro per effetto dell'evoluzione delle dinamiche di mercato.

		Focus merci ai valichi: Austria Dall'Austria viaggia su ferro il 27% delle merci. Dal Brennero le origini/destinazioni sono 25, solo quattro di queste hanno un traffico superiore al 5% del totale. Dal Tarvisio le origini/destinazioni sono 39, 5 con traffico superiore al 5%. Treni merci dal Brennero  Treni merci da Tarvisio  Fonte: banca dati anno 2024 RTI Brennero  Tarvisio 	
Focus merci ai valichi: Slovenia (PAG. 288).	<u>Regione Friuli-Venezia Giulia</u>	Focus merci ai valichi: Slovenia: da confronto con l'edizione precedente del documento, si ritiene necessario il mantenimento dell'approfondimento relativo alle relazioni principali che interessano il valico e si chiede di riportare anche le indicazioni dettagliate sui treni circolati (vedi immagine con i dati riportati nell'ed.2025).	Il Gestore dell'Infrastruttura è soggetto, in base alla normativa di settore, a specifici obblighi di riservatezza in relazione ai dati di traffico delle singole imprese ferroviarie operanti sulla rete. In tale contesto, la diffusione delle informazioni può avvenire esclusivamente in forma aggregata e con un livello di dettaglio tale da escludere la possibilità di ricondurre, anche indirettamente, i dati alla singola impresa ferroviaria. Nell'ambito dell'ultima edizione del Piano Commerciale, la pubblicazione di dati riferiti a singole relazioni avrebbe potuto, in alcuni casi, non garantire un adeguato livello di riservatezza. Per tale ragione, si è ritenuto opportuno non riportare dati relativi a nessuna delle singole relazioni nell'ambito dei valichi, tenuto conto anche del fatto che relazioni attualmente prive di criticità sotto il profilo della riservatezza potrebbero

		gli impianti di Candiolo e Torino Orbassano, come riscontrabile nello screenshot sotto riportato. 	“AT.L.A.S. – Atlante Logistico di Asset e Servizi”, specificamente dedicato alla loro localizzazione e rappresentazione geografica, nonché alla consultazione delle relative informazioni di dettaglio. Ne consegue che, ai fini di una valutazione complessiva della consistenza e della distribuzione degli impianti censiti, il riferimento appropriato è rappresentato dal modulo AT.L.A.S., e non dalla sezione “Anagrafica Terminal e Servizi”.
Piani Nazionali, Programma nazionale ERTMS (PAG. 302).	<u>Trenitalia</u>	All'interno del capitolo dedicato al Programma Nazionale ERTMS è stata inserita l'informazione che RFI, in supporto alle IIFF ha assunto l'impegno di farsi carico dell'adeguamento con ERTMS dei veicoli domestici. Si richiede di meglio descrivere i termini nei quali si adempiranno gli interventi di adeguamento delle flotte.	La frase cui si fa riferimento intende precisare che RFI si è fatta carico dell'attività di adeguamento al sistema ERTMS di tutti i Tipi di Veicolo domestici. Come noto, infatti, RFI sta svolgendo il ruolo di committente per lo sviluppo delle applicazioni generiche e per l'attrezzaggio ERTMS di tutti i Tipi di Veicolo circolanti sulla rete gestita da RFI, sia per il settore passeggeri sia per il settore merci, intervenendo sull'adeguamento del sottosistema di segnalamento di bordo, ai sensi dell'art. 3, comma 2, del D.L. 121/2021 e dell'art. 3 del D.M. 272/2023. Tale processo è già stato avviato e, nel corso dell'anno, RFI ha conseguito le AISM relativamente ai primi Tipi di Veicolo. Resta in capo ai titolari di AISM/IIFF la responsabilità di provvedere, a propria cura e spese, all'upgrading delle relative flotte di serie di veicoli, sulla base del Tipo di Veicolo precedentemente sviluppato e adeguato da RFI.
Il Piano Integrato Stazioni (PAG. 325).	<u>ART</u>	Con riguardo al Piano Nazionale dedicato alle Stazioni, il Piano affronta numerosi aspetti relativi allo sviluppo e alla riqualificazione degli impianti. In un'ottica di ulteriore arricchimento delle informazioni messe a disposizione degli	I livelli di accessibilità delle stazioni sono descritti e accessibili agli utenti attraverso il sito di RFI, dove sono consultabili le sezioni infoaccessibilità e infomobilità. Nelle future edizioni del Piano Commerciale,

		stakeholder, potrebbe essere valutata la possibilità di integrare progressivamente il Piano con indicatori relativi alle dotazioni informative e ai livelli di accessibilità delle stazioni, quali, a titolo esemplificativo, la presenza di sistemi di informazione al pubblico (I&C, Infostazioni o sistemi equivalenti) e gli elementi connessi all'accessibilità delle persone a mobilità ridotta. Ove disponibili, tali informazioni potrebbero essere rappresentate anche in forma evolutiva nel tempo o con dettaglio territoriale, contribuendo a fornire un quadro più completo dello sviluppo qualitativo degli impianti e delle condizioni di accessibilità e fruibilità dell'infrastruttura da parte degli utenti. Inoltre, potrebbe essere valutata la possibilità di rappresentare l'evoluzione di tali indicatori nel corso degli anni, evidenziando i progressi conseguiti in termini di informazione al pubblico e accessibilità delle stazioni, al fine di agevolare una più immediata comprensione dei risultati ottenuti e degli obiettivi perseguiti dal Gestore dell'Infrastruttura, rendendo peraltro anche più efficaci ed efficienti gli esiti delle indagini di customer satisfaction.	potranno essere inseriti i link per la consultazione diretta delle due sezioni del sito RFI. Potrebbe essere inserito, inoltre, un dato aggregato per regione relativo al numero complessivo delle stazioni accessibili in autonomia alle PRM, che consentirebbe, dalla prossima edizione del piano, di monitorarne l'evoluzione nel tempo.
	<u>ART</u>	Nel Piano non risultano individuabili gli interventi previsti in termini di upgrade dei sistemi di informazione per gli utenti nelle località di servizio. Considerato che la Carta dei Servizi RFI 2026 individua specifici obiettivi in materia di evoluzione dei sistemi di informazione al pubblico (cfr. Carta dei Servizi RFI, paragrafo 3.4), si ritiene necessaria maggiore trasparenza in relazione al cronoprogramma di attivazione di tali interventi, per ciascuna stazione interessata, insieme ai relativi benefici attesi per gli utenti.	Si condivide l'opportunità di valutare, nei prossimi aggiornamenti del Piano Commerciale, l'introduzione di un paragrafo/cruscotto di rappresentazione degli interventi di migrazione a IeC pianificati e finanziati.
Il Piano Integrato Stazioni. Sezione regionale (PAG. Varie	<u>ART</u>	Il Piano Integrato Stazioni distingue tra le voci Fabbriato Viaggiatori, Aree esterne e Accessibilità, senza tuttavia fornire la relativa definizione, nonché chiarire il rapporto fra le stesse. Altresì, la locuzione "Attivazione accessibilità" non è definita. Pertanto, è necessaria una chiara definizione operativa delle	Nella prossima edizione del piano, saranno inserite le definizioni dei tre ambiti di intervento degli investimenti relativi alla riqualificazione delle stazioni esistenti. La locuzione "attivazione accessibilità" si riferisce al completamento dei lavori di miglioramento accessibilità che,

e Cruscotto Online PIS).		sudette tre categorie e del concetto di attivazione, nonché adeguate informazioni sugli effetti che ciascuna categoria produce ai fini del livello di accessibilità della stazione.	così come previsto dal punto 7.2 delle STI PRM, “Applicazione della presente STI all’infrastruttura e al materiale rotabile esistenti” traggono la conformità alla STI attraverso l’individuazione e la graduale eliminazione degli ostacoli esistenti e possono riguardare uno o più requisiti definiti dalla STI stessa. Qualora tali miglioramenti investano solo i fabbricati oppure le aree esterne di stazione (ad esempio i piazzali), gli stessi non sono generalmente oggetto di procedura di Messa In Servizio (MIS), che viene invece applicata nel caso di modifiche ai sottosistemi strutturali di terra che impattano sui requisiti essenziali (in particolare “sicurezza” e “accessibilità”), come nel caso di lavori sui marciapiedi ferroviari.
Il Piano Integrato Stazioni (PAG. Varie).	<u>ART</u>	Il Piano richiama il regolamento (UE) 1300/2014 (STI - PRM). È tuttavia opportuno chiarire quali effetti si producano al completamento degli interventi previsti e se essi dipendano dalle categorie di intervento realizzate — se cioè rilevi la sola voce Accessibilità, ovvero anche la voce Fabbricato viaggiatori — con riguardo a: - l’inserimento della località di servizio nell’elenco delle stazioni conformi alla STI PRM, e il relativo raccordo con il sistema delle stesse dichiarate conformi ai fini degli accordi DASBT; - il coordinamento con il piano nazionale di attuazione di cui all’art. 8 del medesimo regolamento e con gli obblighi di rendicontazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti previsti dal decreto direttoriale n. 12/2026. Pertanto, si ritiene necessario esplicitare, per ciascuna località di servizio oggetto di intervento in corso, lo stato di conformità alla STI PRM attuale e quello atteso a valle dell’intervento, nonché dare conto della coerenza tra la sequenza degli interventi programmati, le priorità e le scadenze definite dal piano nazionale di attuazione ex art. 8 del citato regolamento (UE) 1300/2014, e il quadro di monitoraggio e rendicontazione introdotto dall’indicato decreto direttoriale n. 12/2026.	Come evidenziato al punto precedente, gli interventi di adeguamento delle stazioni esistenti producono progressivamente un graduale miglioramento del livello di accessibilità per le Persone a Ridotta Mobilità. Rispetto a quanto riportato, si evidenzia che RFI ha avviato un approfondimento finalizzato a valutare le modalità di recepimento di tali direttive nell’ambito degli strumenti programmatori appositamente individuati. Si precisa infine che le stazioni oggetto di investimento elencate nel Piano Commerciale sono ricomprese nel Piano Nazionale di Implementazione delle STI PRM recentemente pubblicato dal MIT.

Il Piano Integrato Stazioni (Cruscotto Online PIS).	<u>ART</u>	La Carta dei Servizi RFI 2026 individua un obiettivo misurabile di incremento delle stazioni accessibili in autonomia da parte dei relativi utenti. Il Piano riporta, invece, le sole date di attivazione, senza consentire di individuare quali interventi concorrano al conseguimento di tale obiettivo, né quali località di servizio rientrino nell'indicatore. Nel Piano, inoltre, manca un dato aggregato nazionale, a differenza di quanto fatto nella Carta dei servizi: da una ricostruzione condotta sulle tabelle regionali risulterebbero circa quaranta località di servizio con attivazione dell'accessibilità entro il 2026, valore non riconciliabile con l'obiettivo di almeno quindici stazioni indicato dalla Carta dei Servizi. Pertanto, si ritiene necessario esporre il dato aggregato delle attivazioni per anno e per regione, e dichiararne il raccordo con il pertinente indicatore della Carta dei Servizi, esplicitando perimetro, definizione di accessibilità e criteri di computo adottati nei due documenti.	Per quanto riguarda il disallineamento tra i dati dichiarati nella Carta dei Servizi e quelli contenuti nel Piano Commerciale in merito all'obiettivo di incremento delle stazioni accessibili in autonomia da parte degli utenti, si rappresenta che il primo dato definisce un obiettivo minimo mentre il secondo elenca le stazioni pianificate nell'orizzonte di Piano Commerciale. Quindi il primo dato è volutamente più basso perché prudenziale, in considerazione dei possibili slittamenti nell'esecuzione dei lavori nelle stazioni pianificate, che potranno verificarsi a causa dell'effettiva disponibilità delle interruzioni dell'esercizio necessarie all'esecuzione delle lavorazioni interferenti. Per quanto riguarda il dato aggregato, nazionale e regionale, sulle stazioni accessibili in autonomia, questo sarà riportato nella prossima edizione del piano commerciale analogamente a quanto fatto nella Carta dei Servizi.
Piani Nazionali, Abruzzo: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 327).	<u>Trenitalia</u>	Nella sezione "Località di servizio oggetto di intervento" dedicata alla regione Abruzzo, rispetto alla precedente edizione, risultano eliminati a Teramo gli interventi relativi al Fabbricato Viaggiatori e all'Accessibilità. Si richiede se trattasi di refuso o rinvio oltre l'orizzonte temporale contemplato dal Piano Commerciale.	Gli interventi di miglioramento dell'accessibilità sono stati completati, mentre quelli legati al fabbricato viaggiatori hanno trovato copertura con aggiornamento CdP-I (Legge di bilancio 25). Gli interventi si avvieranno entro la fine dell'anno. L'intervento è stato inserito nella versione definitiva del documento.
Piani Nazionali, Calabria: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 331).	<u>Trenitalia</u>	Nella sezione "Località di servizio oggetto di intervento" dedicata alla regione Calabria, rispetto alla precedente edizione, risultano eliminati a Lamezia gli interventi relativi all'Accessibilità e totalmente quelli a Reggio C. Lido. Si richiede se trattasi di refuso o di rinvio oltre l'orizzonte temporale contemplato dal Piano Commerciale.	Gli interventi di ulteriore miglioramento dell'accessibilità a Lamezia Terme Centrale (secondo sottopasso di stazione) non trovano attualmente copertura finanziaria (definanziati rispetto al 2025); saranno nuovamente rappresentati non appena sarà assicurata la copertura economica. Riguardo Reggio di Calabria Lido, questa località ha cambiato denominazione in "Reggio di Calabria Museo", con interventi di miglioramento delle aree esterne, aventi orizzonte di completamento 2027.

Piani Nazionali, Friuli-Venezia Giulia: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 341).	<u>Regione Friuli-Venezia Giulia</u>	Piano Integrato Stazioni: si rileva un posticipo di 1 anno delle annualità previste dal Piano Commerciale vigente (2025) per l'attivazione dell'accessibilità delle stazioni di Udine e di Casarsa. Si chiede di mantenere la previsione vigente e quindi il completamento dell'accessibilità delle stazioni di Udine e di Casarsa nell'anno 2028. Si chiede di dettagliare la programmazione annuale dal 2026 al 2030 degli ulteriori interventi di adeguamento delle stazioni previsti dal Piano integrato Stazioni, e, nello specifico, delle stazioni di Cervignano-Aquileia-Grado, Codroipo, Cormons, Gemona, Sacile, Sagrado e San Giorgio di Nogaro. In particolare, si chiede di inserire tra gli interventi in corso quelli che interesseranno la stazione di Cervignano-Aquileia-Grado, in ragione della sottoscrizione del relativo Protocollo di Intesa con RFI. Si ricordano inoltre le richieste di adeguamento di alcuni ambiti delle stazioni/fermate formulate dalla Regione in sede di Tavolo Tecnico di Ascolto Regione-RFI nelle annualità 2024 e 2025.	Le annualità rappresentate per gli interventi a Udine e Casarsa, sono traslate per carenza di finanziamenti, in relazione alla ripriorizzazione degli interventi. Gli aspetti relativi al Tavolo Tecnico d'Ascolto potranno essere più opportunamente approfonditi nelle sedi dedicate; a tal riguardo, si segnala che è in fase di pubblicazione il monitoraggio annuale, al quale si rimanda per gli aggiornamenti di dettaglio.
Piani Nazionali, Lazio: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 344).	<u>Trenitalia</u>	Nella sezione "Località di servizio oggetto di intervento" dedicata alla regione Lazio, rispetto alla precedente edizione, risultano eliminati gli interventi nelle stazioni di Orte e Roma Tuscolana. Si richiede se trattasi di refuso o di rinvio oltre l'orizzonte temporale contemplato dal Piano Commerciale.	Gli interventi nella stazione di Orte non sono stati rappresentati in quanto attualmente non trovano copertura finanziaria (definanziati rispetto al 2025). Gli interventi relativi alle aree esterne e al fabbricato viaggiatori nella stazione di Roma Tuscolana sono stati completati. Quelli relativi all'accessibilità, non sono stati rappresentati in quanto attualmente non trovano copertura finanziaria (definanziati rispetto al 2025).
Piani Nazionali, Marche: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 355).	<u>Trenitalia</u>	Nella sezione "Località di servizio oggetto di intervento" dedicata alla regione Marche, rispetto alla precedente edizione, risultano eliminati gli interventi nella stazione di Fabriano. Si richiede se trattasi di refuso o di rinvio oltre l'orizzonte temporale contemplato dal Piano Commerciale.	Gli interventi in oggetto, relativi al fabbricato viaggiatori sono stati completati. Gli altri interventi non sono stati rappresentati in quanto attualmente non trovano copertura finanziaria (definanziati rispetto al 2025).

Piani Nazionali, Piemonte: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 359-360).	<u>Regione Piemonte</u>	Si prende atto della coerenza delle previsioni temporali del Piano Commerciale con le indicazioni della Regione relativamente alle stazioni di Novi Ligure, Trofarello e Susa. Risultano invece posticipate oltre il 2028 le località di servizio di Borgomanero, Villanova d'Asti, Villafranca-Cantarana, Ivrea, Collegno, Centallo e Brandizzo.	Si conferma lo spostamento delle località oltre il 2028 per motivi di pianificazione delle progettazioni e pianificazione degli investimenti.
	<u>Regione Piemonte</u>	Si rileva che le stazioni di Moncalieri e Grugliasco, seppur indicate graficamente, risultano prive di denominazione in mappa. Si chiede quindi di integrare la cartografia in tal senso.	La cartina è stata modificata graficamente in modo da rendere visibili tutte le denominazioni, comprese le due che non erano visibili nell'edizione di luglio (Moncalieri e Rosta). La località di Grugliasco non rientra invece nel perimetro del Piano Integrato Stazioni e non risulta quindi rappresentata nella mappa in oggetto.
Piani Nazionali, Puglia: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 364).	<u>Trenitalia</u>	Nella sezione "Località di servizio oggetto di intervento" dedicata alla regione Puglia, rispetto alla precedente edizione, risultano eliminati gli interventi nelle stazioni di Gioia del Colle e Polignano a Mare. Si richiede se trattasi di refuso o di rinvio oltre l'orizzonte temporale contemplato dal Piano Commerciale.	Gli interventi nelle località di Gioia del Colle e Polignano a Mare non sono stati rappresentati, in quanto attualmente non trovano copertura finanziaria (definanziati rispetto al 2025).
Piani Nazionali, Sicilia: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 369).	<u>Trenitalia</u>	Nella sezione "Località di servizio oggetto di intervento" dedicata alla regione Sicilia, rispetto alla precedente edizione, risultano eliminati gli interventi nelle stazioni di Fontanelle, Messina C.le e S. Michele. Si richiede se trattasi di refuso o di rinvio oltre l'orizzonte temporale contemplato dal Piano Commerciale.	Le future fermate di Agrigento Ospedale (ex S. Michele) e Agrigento Fontanelle (ex Fontanelle), sono descritte nella scheda progetto "Nuove fermate in Sicilia", per questo sono state escluse dal Piano Integrato Stazioni, poiché quest'ultimo interviene su località esistenti. La stazione di Messina C.le risulta parzialmente accessibile. Rimangono da completare gli interventi riguardanti la pavimentazione di un marciapiede (già ad h55) e gli interventi di sistemazione dell'atrio.
Piani Nazionali, Toscana: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 371).	<u>Trenitalia</u>	Nella sezione "Località di servizio oggetto di intervento" dedicata alla regione Toscana, rispetto alla precedente edizione, risultano eliminati gli interventi nella stazione di Borgo Val di Taro. Si richiede se trattasi di refuso o di rinvio oltre l'orizzonte temporale contemplato dal Piano Commerciale.	L'intervento a Borgo Val di Taro nell'edizione precedente si trovava erroneamente in Toscana. Nell'edizione 2026, la località di Borgo Val di Taro è stata attribuita al Piano Integrato Stazioni dell'Emilia-Romagna.

Piani Nazionali, Trentino Alto-Adige: il Piano Integrato Stazioni (PAG. 373).	<u>Trenitalia</u>	Nella sezione "Località di servizio oggetto di intervento" dedicata alla regione Trentino Alto-Adige, rispetto alla precedente edizione, risultano eliminati gli interventi nella stazione di Calliano. Si richiede se trattasi di refuso o di rinvio oltre l'orizzonte temporale contemplato dal Piano Commerciale.	Gli interventi di accessibilità risultano completati. L'integrazione è stata recepita nella pubblicazione definitiva del documento.
PROGETTI: Adeguamento, velocizzazione ed elettrificazione linea ferroviaria jonica (PAG. 423).	<u>Trenitalia</u>	Si richiede se non aver esplicitato nel progetto "Adeguamento, velocizzazione ed elettrificazione linea ferroviaria jonica" la riattivazione della fermata Isola Capo Rizzuto implichi non essere più una stazione prevista.	La riattivazione del servizio viaggiatori presso il Posto di Movimento di Isola di Capo Rizzuto non rientra nel perimetro del progetto di upgrade della linea Jonica, come da precedenti edizioni del Piano Commerciale.
PROGETTI: Itinerario Napoli-Bari (PAG. 448).	<u>Trenitalia</u>	Dalla scheda di progetto "Itinerario Napoli-Bari" è stata eliminata dalla descrizione, l'indicazione puntuale dell'anno di attivazione delle tratte Frasso - Telese, Telese- Vitulano e Orsara - Bovino precedentemente prevista nel 2028. Si richiede conferma che la previsione del completamento delle suddette tratte sia compreso nella "fase (2028)" indicata in testa alla scheda di progetto.	Si conferma che, nell'ambito della fase indicata al 2028 nella scheda progetto "Itinerario Napoli-Bari", è prevista l'attivazione delle tratte Frasso - Telese, Telese- Vitulano. Con riferimento alla data di attivazione della tratta Orsara-Bovino sono in corso valutazioni sulle ricadute delle criticità in corso nella fase realizzativa.
Overview delle azioni 2026-2030 (PAG. 481).	<u>Regione Friuli-Venezia Giulia</u>	Overview delle azioni 2026 - 2030: per quanto riguarda l'intervento relativo al Porto di Trieste si chiede di specificare il numero di fase relativa all'anno 2027 all'interno della colonna "ANNO".	Il 2027 si riferisce alla fase 1. È stato specificato nella versione definitiva del documento.

		Overview delle azioni 2026 - 2030 <table><tr><th>PRINCIPALI INTERVENTI</th><th>BENEFICI</th><th>ANNO</th></tr><tr><td> Riapertura della Sacile - Gemona (ulteriore fase)</td><td></td><td>2027</td></tr><tr><td> Potenziamento Venezia - Trieste</td><td></td><td>2028 fase 1 oltre 2030 co.</td></tr><tr><td> Elettrificazione linea Casarsa - Portogruaro</td><td></td><td>2027</td></tr><tr><td> Nodo di Udine</td><td></td><td>2027 fase 0 oltre 2030 co.</td></tr><tr><td> PKG Villa Opicina e Upgrading Bivio Aurisina-Villa Opicina</td><td></td><td>2027</td></tr><tr><td> Porto di Trieste</td><td></td><td>2027 fase oltre 2030 co.</td></tr><tr><td> Lunetta di Gorizia</td><td></td><td>2029</td></tr><tr><td> Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi dei Legionari Nord</td><td></td><td>2030</td></tr></table>	PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO	 Riapertura della Sacile - Gemona (ulteriore fase)		2027	 Potenziamento Venezia - Trieste		2028 fase 1 oltre 2030 co.	 Elettrificazione linea Casarsa - Portogruaro		2027	 Nodo di Udine		2027 fase 0 oltre 2030 co.	 PKG Villa Opicina e Upgrading Bivio Aurisina-Villa Opicina		2027	 Porto di Trieste		2027 fase oltre 2030 co.	 Lunetta di Gorizia		2029	 Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi dei Legionari Nord		2030	
PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO																												
 Riapertura della Sacile - Gemona (ulteriore fase)		2027																												
 Potenziamento Venezia - Trieste		2028 fase 1 oltre 2030 co.																												
 Elettrificazione linea Casarsa - Portogruaro		2027																												
 Nodo di Udine		2027 fase 0 oltre 2030 co.																												
 PKG Villa Opicina e Upgrading Bivio Aurisina-Villa Opicina		2027																												
 Porto di Trieste		2027 fase oltre 2030 co.																												
 Lunetta di Gorizia		2029																												
 Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi dei Legionari Nord		2030																												
PROGETTI: Riapertura della linea Sacile - Gemona (ulteriore fase) (PAG. 483).	<u>Regione Friuli-Venezia Giulia</u>	Linea Sacile-Gemona (riapertura per fasi). La riattivazione della tratta Maniago-Gemona nella sua prima fase (tratta Maniago-Pinzano) risulta ulteriormente posticipata di 1 anno (2027) rispetto alla vigente versione del Piano Commerciale (ottobre 2025). Nell’ambito dello specifico Gruppo di lavoro tra Regione, RFI e Trenitalia per la riattivazione per fasi della tratta Maniago-Gemona, la Regione ha richiesto a RFI specifici requisiti e dotazioni di base delle stazioni (tra cui informazione ai viaggiatori, spazi di attesa riscaldati e servizi igienici), propedeutici alla riapertura, quali dotazioni essenziali per assicurare una qualità di base che accompagni efficacemente la riapertura della linea, anche tenuto conto del contesto di rilievo della stessa riconosciuta quale ferrovia turistica con la Legge 9 agosto 2017, n. 128. Da quanto riportato nella scheda del Piano Commerciale, gli interventi che RFI ritiene propedeutici alla riapertura della linea all’esercizio commerciale risultano i seguenti “Le opere propedeutiche consisteranno principalmente con l’attivazione	Nella tratta prevista in prima fase per la riattivazione commerciale, sono previsti i seguenti interventi sulle località: - Travesio: Manutenzione straordinaria della copertura e delle facciate del Fabbricato Viaggiatori, box prefabbricato modulare attrezzato per servizi igienici, copertura di attesa passeggeri su marciapiede 1 che sarà adeguato e illuminato; - Pinzano: Riqualficazione della copertura del Fabbricato, servizi igienici, riqualficazione del piazzale di stazione e del Fabbricato Servizi Igienici, realizzazione di pensilina attesa passeggeri su marciapiede 1 che sarà adeguato e illuminato, insieme alle aree esterne al FV. Per le restanti località gli interventi saranno valutati contestualmente alla definizione delle successive fasi del progetto. Dal DOCFAP in corso per lo studio delle Lunette della Regione FVG, emergerà un quadro trasportistico che fornirà																											

		di un apparato tecnologico di tipo ACC-M e nel riassetto di alcune stazioni.” Nel riquadro della pagina sono riportati inoltre i “Benefici commerciali” dell’intervento, tra i quali la “Riapertura dei fabbricati viaggiatori e delle relative sale d’attesa”. Ciò premesso, non risulta quindi chiaro se, ad esempio, la riapertura dei fabbricati viaggiatori risulti inserita o meno tra gli interventi di “riassetto di alcune stazioni”. Si chiede quindi di esplicitare gli interventi che RFI ritiene di completare prima di poter riattivare la linea al servizio commerciale, per una preventiva condivisione da parte della Regione e nell’ambito del Gruppo di lavoro appositamente attivato tra Regione-RFI-Trenitalia sulle modalità e sui tempi di riapertura della linea. Tali interventi sulle stazioni possono altresì efficacemente correlarsi, come già accaduto, con le linee contributive regionali assegnate ai Comuni, mediante la loro messa a disposizione a RFI stessa, per la riqualificazione degli ambiti delle stazioni ferroviarie di limitata frequentazione, congiuntamente alle risorse stanziare da RFI. Si conferma inoltre l’interesse della Regione alla valutazione delle possibili alternative di gestione della linea e di circolazione che consentano di valorizzare al meglio tale infrastruttura semplificando, per quanto possibile, regole di circolazione e gestione. Un tanto anche in considerazione della presenza di 53 passaggi a livello sull’intera linea, nonché in funzione delle nuove prospettive offerte dalla regolamentazione della tematica tram-treno.	nuovi elementi per individuare la soluzione più opportuna per il prosieguo degli interventi sull’infrastruttura.
PROGETTI: Elettrificazione Casarsa – Portogruaro (PAG. 484).	<u>Regione</u> <u>Friuli-</u> <u>Venezia</u> <u>Giulia</u>	Linea Casarsa-Portogruaro – Intervento di elettrificazione. Si rileva un ulteriore posticipo di 1 anno della realizzazione dell’intervento di elettrificazione della linea Casarsa-Portogruaro, prevista ora entro il 2027. Si chiede di ridurre lo slittamento temporale oggi previsto per il completamento dei lavori e per l’attivazione dell’intervento sulla linea in considerazione della sua crescente significatività, anche nell’ambito di un maggior utilizzo per il trasporto merci. In tale contesto, nel rilevare favorevolmente che si sono conclusi con esito positivo gli studi degli interventi strutturali sulla linea	Si rappresenta che gli approfondimenti richiamati potranno essere più efficacemente sviluppati nell’ambito delle sedi di confronto dedicate. Si segnala inoltre che RFI ha già provveduto a richiedere le necessarie risorse finanziarie nell’ambito dell’aggiornamento del Contratto di Programma, il cui iter è tuttora in corso di definizione.

		per valutarne l'upgrade della massa assiale da C3L a D4, si chiede di individuare i periodi di realizzazione dei relativi lavori, in considerazione di quanto prefigurato dalla stessa RFI per la realizzazione delle opere necessarie a creare un percorso merci alternativo nell'ambito del Corridoio Baltico-Adriatico. Si rappresenta inoltre la necessità di vedere concretamente individuati i lavori funzionali alla realizzazione delle opere sostitutive dei passaggi a livello (relativamente al PL di cui alla progressiva chilometrica 16+411).	
PROGETTI: Potenziamento Venezia – Trieste (PAG. 485)	<u>Regione Friuli-Venezia Giulia</u>	Linea Venezia-Trieste – Intervento tecnologico e velocizzazione. Si rileva un ulteriore slittamento di 1 anno nella previsione realizzativa della prima fase (potenziamento tecnologico), che passa dall'originaria annualità di completamento del 2023 (previsione contenuta nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021) a seguito di ripetuti posticipi, all'attuale previsione del 2028. Considerato che tale intervento rappresenta un primo significativo miglioramento delle prestazioni di una linea ferroviaria strategica per la mobilità di persone e merci, non solo regionale, ma nazionale ed europea, essendo inserita all'interno del corridoio mediterraneo, e che tale potenziamento tecnologico consentirà, secondo le previsioni di RFI, di aumentare la capacità oraria della linea, di ridurre i tempi di percorrenza e di migliorarne l'affidabilità, si rinnova la richiesta, già formulata nell'ambito della consultazione sulle precedenti edizioni del Piano Commerciale, di un'anticipazione della conclusione dei lavori della prima fase, prevista al 2028, mantenendo invece l'attuale previsione nel 2027.	Il potenziamento tecnologico della tratta Mestre-Portogruaro costituisce la prima fase del più ampio progetto di potenziamento e velocizzazione della linea Venezia-Trieste. Considerato lo stato d'avanzamento e il programma lavori si prevede l'attivazione di una prima sottofase, relativa alla tratta Portogruaro-Ronchi Sud, nel 2027, con il conseguimento dei primi benefici funzionali sulla direttrice. Il completamento dell'intervento di potenziamento tecnologico, relativo alla tratta Ronchi Sud-Mestre, è previsto nel 2028.
PROGETTI: Nodo di Udine (PAG. 488).	<u>Regione Friuli-Venezia Giulia</u>	Nodo di Udine. In riferimento al nodo di Udine, si rileva un ulteriore posticipo di 1 anno del completamento della prima fase funzionale (Fase 0), che prevede la "realizzazione del Nuovo Apparato Centrale di Udine che include Udine Parco e modifiche di Piano Regolatore Generale (PRG) parziali". Il completamento di questa fase risulta infatti posticipato al 2027. Nel rilevare come il cronoprogramma da ultimo trasmesso da RFI con aggiornamento maggio 2026, relativo al protocollo d'Intesa	In riferimento alla Fase 0 del Nodo di Udine, considerato lo stato d'avanzamento dell'intervento ed il programma lavori, si è provveduto ad aggiornare la data di attivazione al 2027 (1° trimestre). Lo slittamento della data di attivazione risulta comunque inferiore all'annualità indicata e non impatta sulla programmazione delle fasi successive del Nodo di Udine.

		finalizzato alla realizzazione dell'intervento denominato "NODO DI UDINE" e alla dismissione dei passaggi a livello lungo la tratta ferroviaria Udine-PM VAT, riporti come conclusione dell'intervento il mese di dicembre 2026, si ritiene necessario il mantenimento di tale previsione, evitando lo slittamento di un ulteriore anno.	
	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Nodo di Udine" si richiede una maggiore precisione nelle indicazioni del cronoprogramma delle attivazioni con i reali benefici che saranno fruibili per ogni fase di rilascio.	L'integrazione sarà recepita nel prossimo aggiornamento del Piano Commerciale.
PROGETTI: Lunetta di Gorizia (PAG. 489).	<u>Regione Friuli-Venezia Giulia</u>	Lunetta di Gorizia. Si rileva un ulteriore slittamento di 1 anno nella previsione realizzativa dell'intervento (che passa dal 2024, previsione contenuta nel Piano Commerciale edizione 2022, con vari posticipi, all'attuale previsione dell'annualità 2029). Essendo già concluse tutte le fasi propedeutiche all'affidamento e avendo già confermato la stessa RFI l'avvio dei lavori entro la fine del corrente anno, si chiede il mantenimento della previsione della fine dell'opera al 2028, come da attuale programmazione, in considerazione della significatività di tale intervento sia per il trasporto merci, sia per il trasporto viaggiatori.	La nuova data di attivazione al 2029 tiene conto delle tempistiche realizzative aggiornate a esito della progettazione esecutiva, nonché della necessaria compatibilizzazione con lo scenario interruttivo previsto per la realizzazione dei numerosi interventi di potenziamento attualmente in corso sulla rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia, tra cui la realizzazione di nuovi apparati tecnologici e le connesse modifiche degli assetti di stazione di Udine, Villa Opicina, Campo Marzio e Porto di Trieste, nonché gli interventi estesi all'intera tratta Portogruaro-Ronchi Sud. Ciò premesso, si valuterà comunque ogni possibile ottimizzazione delle tempistiche realizzative.
PROGETTI: PRG Villa Opicina e Upgrading Bivio Aurisina-Villa Opicina (PAG. 491).	<u>Regione Friuli-Venezia Giulia</u>	PRG Villa Opicina e Upgrading Bivio d'Aurisina - Villa Opicina. Si segnala una discrepanza tra il termine previsto a pag. 481 (anno 2027) e quello previsto a pag. 491 (anno 2028). In riferimento all'adeguamento dei marciapiedi di stazione, fondamentale per il miglioramento delle condizioni di accessibilità anche in un'ottica di attenzione verso i passeggeri PRM, si chiede di ridurre, se possibile, lo slittamento temporale per la realizzazione degli interventi.	Si conferma la data del 2028 riportata nella scheda di dettaglio di pag. 491. La data di attivazione tiene conto delle tempistiche realizzative aggiornate e della necessaria compatibilizzazione con lo scenario interruttivo previsto per la realizzazione dei numerosi interventi di potenziamento attualmente in corso sulla rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia, tra cui la realizzazione di nuovi apparati tecnologici e le connesse modifiche degli assetti di stazione di Udine, Campo Marzio e Porto di Trieste, nonché gli interventi estesi all'intera tratta

			Portogruaro–Ronchi Sud; pertanto, allo stato, non risultano praticabili ulteriori ottimizzazioni dei tempi. A pagina 481 della versione definitiva del documento, è stata rettificata la data al 2028.
PROGETTI: Porto di Trieste (PAG.493).	Regione Friuli- Venezia Giulia	Porto di Trieste: facendo riferimento all'indicazione relativa all'anno 2027, in alto a destra, si invita a indicare il numero di fase che viene avviata nello stesso anno. Si chiede il mantenimento della previsione della fase avviata al 2026, come da programmazione vigente.  Rif. CdP-I: 1008 - Porto di Trieste Descrizione del progetto Il Porto di Trieste è caratterizzato da centralità geografica rispetto all'allargamento a est dell'Unione Europea e al nuovo potenziamento del canale di Suez. Risulta così fondamentale potenziare l'interscambio nave - ferro. Gli interventi prevedono la realizzazione a Trieste Campo Marzio di un fascio per arrivi/partenze di 10 nuovi binari, di cui 4 di lunghezza pari a 750 metri, un nuovo apparato tecnologico, una revisione del collegamento con l'area portuale (rifacimento/realizzazione nuovi varchi). È inoltre previsto il rifacimento degli impianti di Aquilina e di Servola con un nuovo assetto adeguato anche alle diverse iniziative in corso da parte degli operatori logistici nell'area. Sono già stati attivati una serie di interventi, costituenti una fase propedeutica, che hanno aumentato le potenzialità dell'infrastruttura, come il collegamento diretto tra Servola e la linea di cintura e la linea Transalpina, che collega direttamente Trieste CM con Villa Opicina. Il piano di investimenti prevede 2 fasi principali: Fase 1: / nuovo apparato per la gestione della circolazione a Trieste Campo Marzio; Fase 2: / nuovo PRG di Campo Marzio, al fine di rinnovare e potenziare completamente l'impianto di stazione merci oggi esistente; / un rifacimento complessivo del fascio arrivi e partenze con incremento del modulo fino a 750 metri; / una nuova struttura delle aste delle Parenzane con una dismissione dei binari esistenti ed un rifacimento complessivo dei binari afferenti ai moli V, VI e VII; / estensione apparato per la gestione della circolazione negli impianti di Aquilina (PRG) e Servola; * Da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP-I	L'annualità 2027 si riferisce all'attivazione della fase 1, i cui interventi sono esplicitati nella scheda di dettaglio di pag. 493. La data di attivazione rappresentata tiene conto delle tempistiche realizzative aggiornate e della necessaria compatibilizzazione con lo scenario interruttivo. Nella versione definitiva del documento, è stato integrato il riferimento alla fase 1.
PROGETTI: Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi dei Legionari Nord (PAG. 495).	Regione Friuli- Venezia Giulia	Tratta Udine - Ronchi dei Legionari Nord. Upgrading tecnologico. Si rileva nell'edizione del PC in consultazione una previsione realizzativa posticipata al 2030, con l'evidenza di un solo parziale finanziamento dell'intervento nel Contratto di Programma Stato-RFI ("intervento da consolidare a valle del completo finanziamento nel Contratto di Programma"). L'intervento risultava interamente finanziato in una precedente edizione del PC (2023), che ne prevedeva il completamento	Nell'ambito dell'aggiornamento 2025 del Contratto di Programma – parte Investimenti, la quota finanziaria assegnata all'intervento è stata rimodulata al fine di assicurare la copertura dei maggiori fabbisogni relativi a progetti già in fase realizzativa. L'intervento disponeva, di una copertura finanziaria parziale, non sufficiente a garantire il pieno prosieguo delle attività autorizzative, negoziali e realizzative. A seguito del completamento della progettazione è inoltre

		nell'anno 2026. Alla luce del beneficio commerciale in termini di incremento della capacità, della regolarità e dell'affidabilità connesso all'intervento di cui trattasi, con riflessi positivi sia sul trasporto delle merci che dei passeggeri, si ribadisce la necessità, per la Regione, di ridurre lo slittamento temporale oggi previsto per la realizzazione dell'intervento. Nel rappresentare l'importanza della tratta, attualmente interessata da numerosi guasti ed inserita nell'ambito della connessione tra il porto di Trieste e il valico di Tarvisio, parte del corridoio Baltico – Adriatico, si chiede quindi di mantenere la programmazione prevista al 2029.	emerso un incremento della durata della fase realizzativa, che ha comportato l'aggiornamento del cronoprogramma e la conseguente ridefinizione della data di attivazione al 2030. Tale previsione resta subordinata al reperimento delle ulteriori risorse finanziarie necessarie. A tal proposito è stata inserita apposita nota nella relativa scheda del Piano Commerciale.
PROGETTI: Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi dei Legionari Nord (PAG. 489).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi dei Legionari Nord" si richiede una maggiore precisione nelle indicazioni del cronoprogramma delle attivazioni con i reali benefici che saranno fruibili per ogni fase di rilascio.	L'intervento al momento non risulta disporre di un finanziamento adeguato a partire con una fase realizzativa. Sulla base dei fondi disponibili negli aggiornamenti dei CdP si potrà stabilire se procedere con un unico intervento o per fasi, e di conseguenza si potranno evidenziare eventuali benefici parziali.
PROGETTI: Anello ferroviario di Roma (PAG. 504).	<u>Trenitalia</u>	Si richiede di inserire l'indicazione dell'anno di attivazione dei lotti indicati nella scheda di progetto "Anello ferroviario di Roma" in quanto il completamento del progetto è previsto oltre il 2030. Inoltre, nell'ambito del progetto si prevede il raddoppio della linea tra Valle Aurelia e Vigna Clara. Si richiede se non aver esplicitato la riattivazione della stazione "Farneto – Stadio Olimpico" che ricade all'interno del percorso citato implichi non essere più una stazione prevista.	L'orizzonte temporale di riferimento del Piano Commerciale di RFI è di 5 anni. Inoltre, attualmente le fasi previste per il completamento degli interventi non trovano copertura finanziaria in CdP-I in vigore. Per tali ragioni si ritiene di non inserire tali annualità. Il ripristino ai fini del servizio viaggiatori della ex fermata di Farneto non rientra nel perimetro del progetto di completamento dell'anello ferroviario di Roma, come da precedenti edizioni del Piano Commerciale.
PROGETTI: Nodo di Genova (PAG. 541).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Nodo di Genova" si richiede una maggiore precisione nelle indicazioni del cronoprogramma delle attivazioni con i reali benefici che saranno fruibili per ogni fase di rilascio ed in particolare per la Fase 4 relativa al PRG di Genova Brignole.	Si rappresenta che, rispetto al cronoprogramma delle fasi del PRG del Nodo di Genova, entro il 2030 si prevede di completare la Fase 4. Le date di attivazione delle restanti fasi saranno meglio declinate nelle prossime edizioni del Piano Commerciale, anche in relazione ai finanziamenti che saranno resi disponibili.

			Con la Fase 4 sarà garantita la possibilità di prosecuzione dei servizi del sestuplicamento provenienti da Ponente in direzione Levante attraverso interventi di PRG concentrati principalmente nella radice di Levante e con ripristino in assetto passante dei binari X-XI-XII-XIII nell'ambito della stazione di Genova Brignole. Al completamento della Fase 5 verranno resi disponibili ulteriori 2 binari per la sosta e ricovero delle IIFF presso il fascio Terralba (complessivamente costituito da 5 binari tronchi lato Levante).
PROGETTI: Liguria, Overview delle azioni oltre il 2030 (PAG. 553).	<u>Trenitalia</u>	Con riferimento alla sezione dedicata alla regione Liguria, si richiede se la mancata esplicitazione, nell'overview delle azioni oltre il 2030, dell'adeguamento della sagoma delle gallerie della linea succursale dei Giovi, necessaria al transito dei treni doppio piano, si tratta di un refuso ovvero implichi l'annullamento dell'intervento stesso.	L'intervento di adeguamento della sagoma della linea Arquata S.-Genova via Diretta-Mignanego (cosiddetta linea "Succursale dei Giovi") per consentire la circolabilità dei complessi ETR521/421 è attualmente in fase di approfondimento da parte del Gestore dell'Infrastruttura. In coerenza alle informazioni già fornite da Rfi a Regione Liguria nel 2023, la tratta è prevalentemente in galleria e per l'adeguamento in questione sarebbe necessario il consolidamento e la fresatura sulla maggior parte delle gallerie esistenti, pertanto con necessità di programmare interruzioni continuative di linea di durata significativa; per tale motivo, lo scenario realizzativo non potrà che essere collocato post attivazione del Terzo Valico dei Giovi. Poiché nel Piano Commerciale sono indicati gli interventi con almeno una fase realizzativa definita, l'intervento in oggetto non può al momento essere rappresentato, pur essendo strettamente attenzionato da RFI, anche in funzione della richiesta di adeguamento a sagoma pervenuta anche per l'edizione 2026 del TTA a cura della Regione Liguria.
PROGETTI: Quadruplicamento Milano Rogoredo-Pavia fase 1 (PAG. 576).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Quadruplicamento Milano Rogoredo-Pavia fase 1" risulta mancante per refuso la parte finale dell'ultima descrizione dell'intervento relativa ad adeguamento massa assiale D4 e sagoma P/C80 e distanziamento dei treni a 5'.	Nella versione definitiva del documento le informazioni sono state integrate.

PROGETTI: Brescia-Verona - Vicenza: tratta Brescia-Verona (PAG. 588).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Brescia-Verona - Vicenza: tratta Brescia-Verona" nei benefici della fase 1 relativi alla velocità è stata aggiunta l'indicazione che il completamento di tutti gli interventi pianificati per la realizzazione della nuova linea AV/AC Brescia-Padova permetterà recuperi di percorrenza fino a 20' sulla direttrice Milano – Venezia rispetto ai tempi di percorrenza precedenti all'avvio del progetto. Si ritiene che tali benefici andrebbero inseriti in quelli elencati a completamento del progetto.	La richiesta è stata recepita nella versione definitiva del documento.
PROGETTI: Potenziamento linea Roccaravindola-Isernia-Campobasso-Matrice (PAG. 620).	<u>Regione Molise</u>	La Regione Molise, pur prendendo atto del miglioramento del cronoprogramma rispetto all'edizione 2025 del Piano Commerciale, osserva che il termine di completamento dell'intervento indicato nell'anno 2028 continua a risultare significativamente eccessivo rispetto agli impegni convenzionali originariamente assunti e alle esigenze di mobilità del territorio regionale. La protratta indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria ha infatti determinato e continua a determinare rilevanti conseguenze sia sotto il profilo della qualità del servizio sia sotto quello economico-finanziario del Contratto di Servizio sottoscritto tra la Regione Molise e Trenitalia S.p.A., con particolare riferimento: • alla riduzione della produzione ferroviaria rispetto a quella prevista dal Piano Economico Finanziario; • al consistente ricorso ai servizi sostitutivi automobilistici, con conseguente incremento dei costi a carico della Regione; • alla diminuzione dei ricavi da traffico dovuta al peggioramento dell'offerta ferroviaria; • ai rilevanti scostamenti tra le previsioni del Piano Economico Finanziario e i risultati del Conto Economico Regionale. Si evidenzia, inoltre, che il completamento dell'intervento assume una rilevanza che travalica il solo ambito regionale, interessando la continuità territoriale e l'accessibilità del	Come noto, l'inatteso e imprevedibile cedimento di parte della struttura della galleria Colle Barone, sulla tratta Vinciaturò – Campobasso, ha reso necessari approfondimenti di tipo tecnico-progettuale e l'attuazione di un'estesa campagna di indagini sull'intero tracciato interessato. A esito di tali approfondimenti, è risultato necessario prevedere ulteriori interventi, inizialmente non pianificati, che hanno generato un fabbisogno finanziario aggiuntivo, rispetto al CVI iniziale. Tali criticità impongono la revisione del cronoprogramma iniziale, con previsione di ultimazione degli interventi attualmente pianificata entro il 2028. Al fine perseguire un'anticipazione della conclusione dei lavori, il bando di gara emesso prevede premialità per proposte di migliorie tecniche al PFTE atte a consentire una riduzione dei tempi di esecuzione.

		Molise, considerato che Campobasso continua ad essere l'unico capoluogo di Regione italiana a non disporre di un collegamento ferroviario. Alla luce di quanto sopra, la Regione Molise ribadisce la imprescindibile necessità che i lavori siano portati a compimento entro e non oltre il 2027, mediante l'adozione di ogni misura tecnica, organizzativa e realizzativa idonea ad accelerare l'esecuzione dei lavori, evitando ulteriori slittamenti dei tempi di realizzazione.	
	<u>Regione Molise</u>	Infine, si rinnova la richiesta che il Piano Commerciale ricomprenda anche la programmazione dell'intervento di "Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento della tratta ferroviaria Campobasso – Termoli", infrastruttura strategica per il completamento della direttrice ferroviaria regionale e per il rafforzamento dei collegamenti tra le aree interne e la fascia costiera del Molise, attualmente non contemplata nel documento di programmazione. Tale richiesta assume carattere prioritario anche in considerazione del rilevante investimento già sostenuto dalla Regione Molise per il completo rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi ferroviari regionali, con la progressiva sostituzione dei convogli a trazione diesel con nuovi treni elettrici. Il pieno utilizzo di tale investimento presuppone, infatti, il completamento del processo di elettrificazione dell'intera direttrice ferroviaria regionale, al fine di garantire una gestione più efficiente del servizio, valorizzare le risorse pubbliche impiegate e conseguire i previsti benefici in termini di sostenibilità ambientale, qualità del servizio e riduzione dei costi di esercizio.	Si rappresenta che il progetto di upgrading ed elettrificazione comprendeva, inizialmente, all'interno del perimetro anche interventi sulla tratta Matrice – Termoli. Tenuto conto del livello di capacità richiesto nell'ambito dell'Accordo Quadro TPL sottoscritto con RFI nel 2023, le risorse finanziarie, previste per gli interventi su tale tratta, sono state destinate al completamento dell'intervento fino all'impianto di Matrice. Pertanto, stante l'attuale mancanza di copertura finanziaria, poiché nel Piano Commerciale sono indicati gli interventi con almeno una fase realizzativa definita, l'intervento in oggetto non può al momento essere rappresentato. Parallelamente, si rinnova la disponibilità ad approfondire il Modello di Esercizio richiesto sulla linea Termoli-Campobasso ai fini dell'aggiornamento dell'AQ TPL.

PROGETTI: Raddoppio Termoli – Lesina (PAG. 622).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Raddoppio Termoli – Lesina" nel beneficio di velocità è indicata una generale riduzione dei tempi di percorrenza per il traffico LP. Si richiede di fornire una stima dei minuti di recupero previsti.	Il recupero potenziale attribuibile esclusivamente all'intervento di raddoppio è stimato in circa 2 minuti; si precisa che il recupero effettivo potrà risultare inferiore rispetto al potenziale in funzione delle necessarie attività di armonizzazione complessiva delle tracce sull'intera direttrice. Tale integrazione è stata inserita nella versione definitiva del Piano Commerciale 2026.
PROGETTI, Piemonte (PAG. 633, PAG 639, 652).	<u>Regione Piemonte</u>	Pag. 633 – Tabella Relazioni TPL in basso a sinistra – in coerenza con le indicazioni contenute nell'Allegato D al vigente Accordo Quadro (AQ) sottoscritto tra la Regione Piemonte e RFI in data 11 marzo 2022, occorre rettificare: - le indicazioni della colonna "FREQ. FUTURA" come di seguito indicato: SFM 2 Pinerolo-Chivasso - 2 treni/h (in luogo di 1 treno/h) SFM 3 Caselle Aeroporto-Bardonecchia - 1 treno/h su Torino PN da Bardonecchia (Modane) e 1 treno/h su Caselle - per la riga SFM8 correggere l'attuale dicitura "Settimo-TO Lingotto" sostituendola con "Moncalieri-Chivasso" in coerenza a quanto riportato nel già richiamato Allegato D all'AQ Regione Piemonte-RFI attualmente in vigore. Si segnala inoltre la necessità di porre attenzione alle indicazioni della tabella per le relazioni SFM (linea doppia sottile/linea unica spessa) con quelle della relativa rappresentazione grafica del "Modello di esercizio". Pag. 639 – Tabella Relazioni TPL in basso a sinistra - SFM3 Caselle Aeroporto-TO-Bardonecchia -riportare quanto già indicato in precedenza per la tabella di pag. 633 Pag. 652 – Tabella Relazioni TPL in basso a sinistra - SFM3 Caselle Aeroporto-TO-Bardonecchia -riportare quanto già indicato in precedenza per la tabella di pag. 633	Le integrazioni richieste sono state recepite nella pubblicazione definitiva del documento.
PROGETTI: Adeguamento e miglioramento linea	<u>Trenitalia</u>	Si segnali che l'elettificazione Ivrea – Aosta a pag. 646 (Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea – Aosta) è riportata al 2026, mentre a pag. 802	Il progetto prevede due distinti ambiti di intervento: • l'elettificazione della tratta Ivrea-Aosta;

ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta (PAG. 646); Elettificazione Ivrea-Aosta (PAG 802).		(Elettificazione Ivrea-Aosta) è riportata al 2027. Si richiede di fornire l'indicazione su quale sia l'anno di attivazione effettivamente previsto e allineare l'informazione all'interno del documento.	gli interventi infrastrutturali negli impianti lungo l'intera linea, finalizzati al conseguimento di velocizzazioni, alla gestione di movimenti contemporanei tra treni e al miglioramento dell'accessibilità nelle stazioni, anche mediante la realizzazione di nuovi sottopassi e l'innalzamento dei marciapiedi. In particolare, l'attivazione dell'elettificazione della tratta Ivrea-Aosta, come indicato a pag. 802, è prevista entro il 2027, in due fasi: la prima prevede l'attivazione della tratta Ivrea-Pont Sant Martin. La seconda l'attivazione della tratta Pont Sant Martin-Aosta. Per gli interventi infrastrutturali, richiamati a pag. 646, il completamento è previsto per fasi dal 2026 con gli impianti di Strambino e Montanaro. I restanti impianti di Nus e Hone - Bard saranno attivati in coerenza con l'apertura della tratta nel 2027, attualmente interrotta. Nella versione definitiva del documento, il riferimento all'elettificazione è stato eliminato dalla scheda progetto "Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta".
PROGETTI: Stazione di Bari Centrale: Nuovo hub di connessione urbana e mobilità sostenibile (PAG. 688).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Stazione di Bari Centrale: Nuovo hub di connessione urbana e mobilità sostenibile" risulta mancante per refuso la parte finale dell'ultima descrizione dell'intervento relativa alle aree dismesse e/o in via di dismissione non più funzionali all'esercizio ferroviario.	Nella versione definitiva del documento le informazioni sono state integrate.
PROGETTI: Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo - Catania - Messina, Messina - Palermo e Messina - Siracusa	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo - Catania - Messina, Messina - Palermo e Messina - Siracusa" risulta eliminata l'indicazione degli interventi finalizzati alla realizzazione di nuovi apparati telecomandabili. Si richiede se ciò sia dovuto a refuso o alla loro eliminazione dal progetto.	Le linee costituenti il perimetro di intervento sono integralmente telecomandate. Ad oggi rimangono da completare gli interventi nella stazione di Alcantara. In particolare, gli interventi di modifica del PRG della stazione di Sant'Agata di Militello ne hanno consentito la gestione in telecomando.

Messina – Siracusa (PAG. 712).			
PROGETTI: Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo (PAG. 719).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo" si richiede una maggiore precisione nelle indicazioni del cronoprogramma delle attivazioni con i reali benefici che saranno fruibili per ogni fase di rilascio.	I benefici richiamati nella scheda di progetto saranno fruibili in un'unica fase che coincide con la riapertura del tratto Alcamo – Trapani.
PROGETTI: Elettificazione Palermo-Trapani via Milo (PAG. 722).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Elettificazione Palermo-Trapani via Milo" si richiede una maggiore precisione nelle indicazioni del cronoprogramma delle attivazioni con i reali benefici che saranno fruibili per ogni fase di rilascio.	Le informazioni richieste sono riportate nella scheda di progetto: Fase 2027 Cinisi – Alcamo Dir.; Completamento 2029. I benefici sono principalmente riferibili al completamento di tutte le fasi previste e connessi alla opportunità di eliminare la rottura di carico nella stazione di Piraineto.
PROGETTI: Palermo-Agrigento-Porto Empedocle (PAG. 723).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Palermo-Agrigento-Porto Empedocle" è stata eliminata indicazione che nella stazione di Aragona Caldare saranno possibili gli ingressi contemporanei finalizzati ad ottenere benefici in termini di tempi di percorrenza. Si richiede se ciò sia dovuto a refuso o all'eliminazione dal progetto.	Gli attuali vincoli piano altimetrici non consentono l'implementazione di movimenti contemporanei. Rimangono da approfondire soluzioni impiantistiche nell'ambito di altro progetto.
PROGETTI: Linea Messina - Catania: raddoppio Giampilieri – Fiumefreddo (PAG. 733).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Linea Messina - Catania: raddoppio Giampilieri – Fiumefreddo" risulta mancante l'indicazione della località di fine del lotto 1. Se ne richiede l'inserimento.	Come indicato nella descrizione del progetto, il primo lotto funzionale "è relativo al raddoppio del tratto Fiumefreddo - Taormina".
PROGETTI: Collegamento ferroviario con	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia" non è esplicitato come il futuro modello di esercizio di collegamento Venezia SL – aeroporto (2 treni/h in più) si integrerà con l'offerta attuale.	Il tema non è oggetto del Piano Commerciale. Gli approfondimenti richiesti saranno svolti tra RFI e Regione nell'ambito dell'AQ TPL e nei rapporti tra Regione e IF.

l'aeroporto di Venezia (PAG. 811).			
PROGETTI: Brescia-Verona-Vicenza: tratta Verona- Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza (PAG. 826).	<u>Trenitalia</u>	All'interno della scheda di progetto "Brescia-Verona-Vicenza: tratta Verona- Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza" si richiede una maggiore precisione nelle indicazioni del cronoprogramma delle attivazioni con i reali benefici che saranno fruibili per ogni fase di rilascio.	L'integrazione sarà recepita nel prossimo aggiornamento del Piano Commerciale. Il beneficio di velocità, relativo al completamento degli interventi, è stato spostato nella sezione dedicata.
PROGETTI-PIANI NAZIONALI (PAG. Varie).	<u>ART</u>	Si ritiene, inoltre, necessario introdurre un quadro riepilogativo nazionale degli interventi programmati sulle località di servizio/stazioni, al fine di fornire una visione sintetica e immediatamente consultabile dello stato di avanzamento delle iniziative previste. Per ciascun intervento, la sezione dovrebbe riportare almeno le seguenti informazioni: - Regione; - località di servizio interessata; - natura del finanziamento (inserendo, se Contratto di Programma, il relativo codice identificativo); - stato del finanziamento (in attesa/erogato); - anno di inizio dell'intervento; - tipologia di intervento prevista; - anno di completamento previsto; - evidenziazione (alert) di eventuali modifiche dell'anno di completamento rispetto a quanto indicato nell'edizione precedente del Piano; - motivazione dell'eventuale prolungamento dei tempi di completamento.	Sarà valutata la possibilità di recepire la richiesta nelle prossime edizioni del documento.
PROGETTI (PAG. e Link vari).	<u>ART</u>	Si ritiene, peraltro, necessario verificare il corretto funzionamento dei link presenti nel testo del Piano che rimandano alla versione digitale dello stesso. A titolo esemplificativo e non esaustivo, la pagina relativa alla "Overview delle azioni 2026 – 2030" di ciascuna regione rimanda ad altri link, denominati "CRUSCOTTO TPL; CRUSCOTTO LP;	Nella pubblicazione definitiva del Piano Commerciale 2026 è stato verificato il corretto funzionamento dei link menzionati.

		CRUSCOTTO MERCI”, i quali risultano non attivi e non funzionanti.	
PROGETTI (PAG. Varie)	ART	Per quanto riguarda, infine, la sezione Progetti, oltre a tenere conto di quanto rappresentato nella sezione della presente nota relativa ai contenuti di carattere più generale ed all'impostazione di fondo del Piano, è necessario che codesto Gestore fornisca quanto segue: le motivazioni che hanno portato a scegliere una tensione di 25 Kv-50 Hz per l'elettrificazione del nuovo tunnel di base del Brennero (pag. 773), considerato che la rete italiana adotta una tensione di 3Kv a corrente continua per la rete convenzionale, che ricomprende anche la linea Verona- Brennero su cui s'innesta il tunnel di base, e la rete austriaca risulta adottare una tensione di 15 Kv con frequenza di 16,7 Hz;	Il sistema di alimentazione previsto per il Tunnel di Base del Brennero è stato definito nell'ambito del percorso progettuale dell'opera in coerenza con le caratteristiche tecniche e funzionali dell'infrastruttura e in coerenza con gli obiettivi prestazionali definiti dal quadro di interoperabilità del collegamento transfrontaliero. La soluzione adottata tiene conto, tra l'altro, delle condizioni di esercizio attese, della compresenza di traffici passeggeri ad alta velocità e merci, delle caratteristiche plano-altimetriche dell'itinerario e dei fabbisogni energetici associati ai livelli di traffico previsti. Essa risulta inoltre coerente con l'assetto tecnologico individuato per l'infrastruttura e pienamente compatibile con i sistemi ferroviari interoperabili interessati dal collegamento. Si evidenzia infine che, a livello europeo, il sistema di alimentazione a 25 kV in corrente alternata a 50 Hz costituisce il riferimento tecnico prevalente per le nuove linee ad alta velocità.
		informazioni sulla presenza o meno di progetti per lo sviluppo e l'upgrade delle tratte di adduzione in territorio italiano al tunnel della Torino-Lione e al Gottardo;	I progetti presenti in Piano e relativi alle tratte di adduzione in territorio italiano al tunnel della Torino-Lione e al Gottardo sono: - Valico Torino-Lione (pagg 651, 649): - Adeguamento linea storica Bussoleno – Avigliana; - Scalo Torino Orbassano; - Valico Gottardo (Slider prestazionale, link a pag. 297; pag. 593): - Adeguamento prestazionale sagoma delle tratte di adduzione (Adeguamento a PC80/410 tratta Milano G.P. – Triplo Bivio/PC Seveso);

			○ Nuovo terminal di Milano Smistamento; Si evidenzia inoltre che, pur essendo in corso di sviluppo da parte di RFI ulteriori progetti di potenziamento che interessano le tratte di adduzione in territorio italiano al tunnel della Torino-Lione e al Gottardo, questi ancora non sono riportati in Piano Commerciale in quanto non presentano fasi realizzative finanziate.
		informazioni aggiuntive sulle fasi successive di realizzazione della nuova linea AV/AC Salerno Reggio Calabria con riferimento al tratto Praja-Reggio C.;	Allo stato attuale, risultano in corso di elaborazione i Documenti di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) relativi ai lotti di completamento della nuova linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria, per i quali non sono attualmente disponibili risorse finanziarie per le fasi realizzative. Pertanto, poiché nel Piano Commerciale sono indicati gli interventi con almeno una fase realizzativa finanziata, l'intervento in oggetto non può al momento essere inserito nel documento.
		chiarimenti su come mai nel Piano non siano presenti le schede sul progetto di completamento del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia nel tratto Finale Ligure-Andora e sul completamento della linea AV Vicenza-Grisignano di Zocco-Padova, progetti che sono invece illustrati tra le opere strategiche inserite nel sito web della Holding, Ferrovie dello Stato Italiane https://www.fsitaliane.it/it/opere-strategiche/completamento-raddoppio-linea-genova-ventimiglia-e-potenziamenti.html; https://www.fsitaliane.it/it/opere-strategiche/linea-av-ac-brescia-verona-padova.html);	Gli interventi menzionati non sono rappresentati nel Piano Commerciale in quanto attualmente non trovano copertura finanziaria, in CdP-I in vigore, fasi realizzative funzionali.
		chiarimenti con riferimento alle caratteristiche prestazionali del Terzo Valico dei Giovi, facendo riferimento alla risposta di codesto Gestore del 14 ottobre 2025, assunta agli atti con prot. ART 84140/2025, che chiariva come "...la pendenza indicata sul Piano Commerciale fa riferimento alle due	Si conferma che la pendenza massima di riferimento della nuova linea AV/AC del Terzo Valico è pari al 12,5‰. Tale parametro, unitamente al raggio di curvatura di 3,5 km e al modulo di 750 m, concorre a definire le prestazioni complessive della nuova infrastruttura per il traffico merci a standard europeo. In particolare, le caratteristiche della linea

		nuove interconnessioni lato nord verso Milano e Torino per le quali si conferma la pendenza massima al 12.5‰ ad eccezione di un breve tratto di 744m (interconnessione di Voltri, binario dispari in discesa) in cui la pendenza è del 13‰. Diversamente, in relazione a quanto rappresentato su "l'interconnessioni dell'area portuale di Genova Sampierdarena e Campasso" si evidenzia che tale limitazione al 15-16‰ è relativa esclusivamente ad un breve tratto di circa 650 m della linea esistente "succursale" tra il tratto all'aperto in località Fegino fino all'ingresso della galleria Polcevera...". A tal riguardo è necessario specificare se tale configurazione possa porre delle problematiche ai treni merci con masse rimorchiate pari o superiori a 1600 tons in uscita dal bacino portuale di Genova;	consentiranno l'operatività dei treni merci con massa rimorchiata pari o superiore a 1.600 tonnellate. Il valore del 13‰ richiamato riguarda un tratto circoscritto dell'interconnessione di Voltri e non la linea principale del Terzo Valico. Analogamente, il tratto rappresentato appartiene alla linea esistente Succursale nel tratto tra bivio Fegino e la Galleria Polcevera e quindi non costituisce un nuovo tratto della linea AV/AC. Tale tratta non rientra nell'itinerario Terzo Valico dei Giovi – Scalo Campasso – Porto Storico e quindi non costituisce un limite prestazionale dell'infrastruttura per il traffico merci a standard europeo. Ai fini della verifica dell'operatività dei treni merci con massa rimorchiata pari o superiore a 1.600 tonnellate, la pendenza non è l'unico fattore da considerare, bensì anche le caratteristiche dei mezzi di trazione (attività in capo alle IIFF). Si evidenzia che il quesito formulato appare riferito ad un chiarimento rispetto alla nota già fornita da RFI e non alle caratteristiche riportate nel Piano Commerciale.
		Con riferimento alla Direttrice Firenze-Roma, considerati i livelli di traffico e di saturazione attuali e prospettici e l'esigenza di assicurare adeguati livelli di qualità e robustezza delle tracce, si ritiene opportuno che il Piano dia evidenza delle eventuali criticità residue e degli interventi necessari al loro superamento, valutando, ove pertinente, anche scenari di più lungo periodo che contemplino l'ipotesi di un ulteriore potenziamento della capacità, fino al possibile sestuplicamento delle tratte estremali della Direttissima, qualora tale soluzione risulti necessaria per colmare i gap di capacità e/o di prestazione attesi.	Si rappresenta che, allo stato attuale, è in corso di elaborazione il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) "Sestuplicamento Roma – Firenze: Firenze C. Marte (PM Rovezzano) – Arezzo e Roma – Orte (Attigliano)". Tenuto conto che nel Piano Commerciale sono indicati gli interventi con almeno una fase realizzativa finanziata, l'intervento in oggetto non può al momento essere indicato.
	S.O.	OSSERVAZIONI GENERALI	RISPOSTA RFI

1. Osservazioni generali	<u>Trenitalia</u>	In linea con quanto stabilito con delibera ART 130/24, si richiede di individuare con maggiore dettaglio l'Orario di Servizio a partire dal quale i rilasci infrastrutturali possono essere commercialmente utilizzati, indicando almeno il semestre di attivazione degli stessi, così da permettere un'adeguata pianificazione dell'offerta commerciale.	Il mese di attivazione viene già fornito in ePIR nel documento <i>"Grandi investimenti, interventi infrastrutturali e tecnologici"</i> con orizzonte i due anni successivi. Oltre tale intervallo, non ritenendo adeguatamente consolidato il mese di attivazione, in Piano Commerciale è riportato l'anno, fino ai cinque anni a cui si riferisce il piano.
2. Osservazioni generali	<u>Trenitalia</u>	Considerata l'elevata valenza delle informazioni relative alle fasi funzionali dei progetti si sollecita codesto Gestore ad applicare in modo generalizzato l'approccio, già maggiormente adottato rispetto alle edizioni precedenti, a tutte le schede che descrivono progetti di investimento strutturati per fasi. Si richiede inoltre di migliorare la descrizione di alcuni specifici progetti per permettere ai territori una più corretta pianificazione delle attività di programmazione. Nelle osservazioni di dettaglio sono riportate alcune casistiche per le quali queste indicazioni sono puntualmente richieste (es: "Nodo di Genova", "Linea AV/AC Brescia - Verona - Vicenza", "Anello di Roma"). Per facilitarne la consultazione si propone, inoltre, di rappresentare tali informazioni in formato di Gantt.	In linea con l'approccio già intrapreso, a partire dalla prossima edizione del Piano Commerciale, sarà maggiormente implementata la descrizione dei progetti e delle fasi funzionali.
3. Osservazioni generali	<u>Trenitalia</u>	I modelli di esercizio riportati nel documento presentano delle discrepanze rispetto ai piani di sviluppo della Scrivente e in qualche caso anche con quanto riportato in Accordo Quadro. Si ritiene opportuno che i modelli di esercizio debbano riflettere una fase preliminare di confronto e condivisione con i Richiedenti. Si riporta l'esempio della nuova linea AV/AC Napoli - Bari, dove, a parere della scrivente, l'incremento di capacità risulta non coerente con le aspettative di sviluppo del segmento viaggiatori rispetto a quanto assegnato al segmento merci.	I modelli di esercizio riportati nel Piano Commerciale sono correlati a quelli utilizzati per il quadro esigenziale all'avvio dell'investimento, nonché allo sviluppo dei servizi condiviso negli Accordi Quadro. Si concorda che, a partire dalla prossima edizione del Piano Commerciale, in alcuni casi possa essere previsto un aggiornamento dei modelli di esercizio in relazione ai nuovi Accordi Quadro successivamente sottoscritti.
4. Osservazioni generali	<u>Trenitalia</u>	Nei casi in cui all'interno della scheda di progetto, sia presente la clausola *Da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP-I. si richiede di indicare la percentuale di finanziamenti acquisiti e/o mancanti, in ragione della natura pubblica di tali informazioni.	L'osservazione esula dalle finalità del Piano Commerciale.

5. Osservazioni generali	<u>Trenitalia</u>	Sottolineando la valenza rivestita dagli sviluppi relativi ai Piani Nazionali si riconosce un progressivo e costante miglioramento della loro presentazione anche grazie alla presenza di cruscotti interattivi dedicati che consentono un rapido reperimento delle informazioni. Per gli interventi previsti nel Piano Integrato Stazioni si richiede che RFI tenga in conto, oltre agli aspetti architettonici e di flusso anche aspetti, come la visibilità e la valorizzazione dei punti di contatto delle IF (biglietterie, desk, punti assistenza, BSS, ecc.); si propone inoltre il coinvolgimento preventivo delle IF nei progetti che producono impatto su customer service, biglietterie, desk e spazi operativi in stazione. Si evidenzia anche l'esigenza che nei principali nodi di traffico vengano individuate apposite aree dedicate alla gestione dei passeggeri nei casi di criticità di esercizio (le c.d. Critical Room). Si evidenzia altresì l'esigenza di una maggiore flessibilità nell'utilizzo degli spazi regolati al fine di consentire l'evoluzione delle biglietterie tradizionali verso modelli multifunzionali e con spazi più ampi che integrino vendita, caring, assistenza e servizi digitali.	L'osservazione in sé esula dalle finalità del Piano Commerciale. Per quanto concerne i rilievi formulati circa l'esigenza di una maggiore flessibilità nell'utilizzo degli spazi regolati, come già argomentato in occasione di analoga osservazione ad altri processi consultivi (es. Piani di Utilizzo delle Stazioni), si rappresenta che il Gestore -nel contemperare le esigenze manifestate dal mercato con il quadro regolatorio di riferimento- ha provveduto ad inserire nel PIR 2027 la possibilità di richiedere, tra i servizi offerti nell'ambito delle stazioni passeggeri, anche i c.d. "desk polifunzionali". Questi ultimi, rispetto ai desk informativi, consentono di svolgere attività di vario tipo, come ad esempio la vendita di biglietti, rispondendo dunque ad esigenze di un maggior orientamento al passeggero, così come rilevato nella nota che si riscontra.
6. Osservazioni generali	<u>Trenitalia</u>	Per agevolare l'utilizzo dei cruscotti digitali si propone di inserire la possibilità di esportare gli output dei filtri e la tracciatura delle modifiche rispetto alle precedenti pubblicazioni in caso di progetti eliminati o con significative modifiche di realizzazione e relative tempistiche.	All'interno del paragrafo "Principali modifiche rispetto all'edizione del Piano Commerciale 2025-PAGINE ELIMINATE", (PAG. 39) è riportato il dettaglio dei progetti eliminati.
7. Osservazioni generali	<u>Trenitalia</u>	Si richiede inoltre, di implementare nei cruscotti dedicati ai progetti (es. "Scenari Futuri) maggiori informazioni relative ad interventi, cronoprogramma e benefici commerciali per le IF,	Nelle sezioni dei vari business del Piano Commerciale Online, è già possibile trovare le descrizioni dei progetti e i benefici, all'interno delle apposite Storymap. Per un maggior dettaglio degli interventi, del cronoprogramma e dei benefici commerciali si rimanda al documento PDF del Piano Commerciale.

8. Osservazioni generali	<u>Trenitalia</u>	Mentre in quello relativo al Piano di chiusura PL sarebbe utile inserire anche la possibilità di visionare i PL attualmente attivi sulla mappa con un apposito layer.	Nel cruscotto del Piano di Chiusura PL, sono già rappresentati, oltre ai PL in chiusura, anche quelli “non pianificati”. Ad ogni buon fine è stata migliorata la rappresentazione del dato nella pubblicazione definitiva.
9. Osservazioni generali	<u>Trenitalia</u>	All'interno della sezione dedicata all'Osservatorio di Mercato RFI sono forniti anche i dati relativi al grado di soddisfazione dei clienti. Si ritiene utile che, in tale ambito si dia evidenza alle eventuali azioni di miglioramento connesse.	In merito alla richiesta di evidenziare le azioni di miglioramento attuate da RFI, si segnala che il 9 settembre 2025 è stato organizzato un webinar rivolto a tutte le imprese ferroviarie. L'incontro ha rappresentato l'occasione per illustrare i risultati dell'indagine quantitativa e qualitativa, con particolare approfondimento sugli esiti dei tavoli di marketing. Nel corso del webinar sono state inoltre presentate, per ciascuna macroarea, le azioni di miglioramento già avviate da RFI o che la stessa intendeva implementare.
10. Osservazioni generali	<u>ART</u>	Si coglie l'occasione per ricordare a codesto Gestore che la misura 2.3 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025 dispone, tra l'altro, che “[s]ulla base dell'analisi comparativa tra il modello di esercizio tecnico-industriale e quello tecnico-commerciale, in termini di obiettivi prestazionali e di livelli di servizio attesi, il GI è chiamato a programmare idonei percorsi di progressivo potenziamento, efficientamento e ottimizzazione, nell'ambito della redazione del Piano Commerciale, del Contratto di Programma parte Servizi e del Contratto di Programma parte Investimenti”. Con riferimento a tale analisi comparativa, rileva la valorizzazione degli indicatori e correlati obiettivi qualificanti i modelli di esercizio, previsti – per ogni linea e nodo metropolitano oggetto degli stessi modelli – dalle misure 2.1 e 2.2 del citato Allegato A, da effettuarsi al fine di far emergere eventuali inefficienze a livello di sistema di offerta per linea e dunque la necessità di intervenire in modo selettivo con nuovi investimenti, nel breve e lungo termine. Conseguentemente, le prossime versioni del Piano Commerciale, che seguiranno – una volta concluso – il processo di definizione dei modelli di esercizio tecnico-industriale e tecnico-commerciale attualmente in corso, dovranno contenere quanto previsto da tali misure.	La strutturazione del processo citato di programmazione dei percorsi di potenziamento, efficientamento e ottimizzazione non potrà non tenere conto del processo di inquadramento delle misure di cui alla delibera n. 116/2025 nel successivo e sovraordinato Reg. UE 2026/1184, che prevede un processo obbligatorio di definizione dell'offerta commerciale di riferimento mediante la redazione del Capacity Model – versione Draft e del Capacity Model – versione Final, di fatto assimilabili rispettivamente al modello di esercizio tecnico-industriale e tecnico-commerciale; il Regolamento stesso prevede peraltro un processo strutturato per la definizione di interventi di potenziamento conseguenti ad intensa utilizzazione dell'infrastruttura, mediante redazione di Analisi di Capacità e Piani di Potenziamento, comprese specifiche forme di pubblicizzazione e condivisione.

11. Osservazioni generali	<u>ART</u>	Con riferimento a quanto indicato nel capitolo di inquadramento della bozza di Piano 2026, viene evidenziato che tale piano è finalizzato a fornire agli stakeholder una rappresentazione dello scenario infrastrutturale e tecnologico futuro della rete ferroviaria nazionale e degli interventi previsti nel periodo di riferimento (pagg. 15-16). Al riguardo, si osserva che il Piano evidenzia correttamente come gli scenari di attivazione e i relativi KPI possano subire variazioni in funzione dell'evoluzione delle attività progettuali, realizzative, autorizzative e della pianificazione dei richiedenti. Il Piano precisa, inoltre, che i progetti inclusi nello stesso presentano almeno una fase realizzativa funzionale finanziata e che, in alcuni casi, le date di attivazione restano subordinate all'effettiva copertura del fabbisogno finanziario residuo (pag. 28). Alla luce di tali elementi, potrebbe, tuttavia, risultare utile rendere maggiormente evidente il diverso livello di maturità e di certezza realizzativa degli interventi riportati, distinguendo, ad esempio, tra interventi integralmente finanziati, interventi finanziati per fasi funzionali e interventi subordinati al reperimento di ulteriori risorse o al completamento di iter autorizzativi e progettuali. Tale informazione potrebbe essere riportata in forma sintetica nelle schede progetto o nelle tabelle riepilogative, contribuendo a migliorare la leggibilità del Piano e agevolando le valutazioni e le attività di programmazione degli stakeholder. Una più immediata rappresentazione del grado di certezza realizzativa degli interventi potrebbe, inoltre, risultare particolarmente utile anche alla luce dei numerosi aggiornamenti delle tempistiche e dei rinvii riportati nella sezione dedicata alle modifiche rispetto all'edizione precedente (pagg. 36-39).	In un'ottica di trasparenza e di piena accessibilità delle informazioni, si ritiene opportuno rinviare alla consultazione del Contratto di Programma, quale documento ufficiale di riferimento per la rappresentazione del quadro programmatico e finanziario degli interventi. Al riguardo, si rappresenta che l'attuale fase di transizione connessa al processo di riforma del Contratto di Programma determina una progressiva evoluzione dell'assetto programmatico e finanziario di riferimento. In tale contesto, RFI valuterà con attenzione le indicazioni formulate dall'Autorità, anche ai fini di un progressivo affinamento delle modalità di rappresentazione dello stato di finanziamento e del grado di maturità realizzativa degli interventi, compatibilmente con l'evoluzione del quadro di riferimento.
12. Osservazioni generali	<u>ART</u>	A tal proposito, risulterebbe molto utile la presenza, nel Piano, di una chiara rappresentazione sintetica degli interventi la cui attivazione risulta subordinata all'effettiva copertura del fabbisogno finanziario residuo, indicando almeno il progetto interessato e l'ambito territoriale di riferimento.	Sarà valutata la possibilità di recepire la richiesta nelle prossime edizioni del documento.

13. Osservazioni generali	<u>ART</u>	Con riferimento alla descrizione del processo di definizione della bozza di Piano 2026, il Piano evidenzia che le azioni e le priorità di intervento sono individuate sulla base di KPI misurabili e che il processo di pianificazione si sviluppa a partire dalle esigenze del cliente, dagli scenari di mercato e dai modelli di esercizio, con l'obiettivo di generare miglioramenti in termini di capacità, velocità, regolarità e qualità del servizio (pagg. 25 e 27). Dall'analisi delle schede e delle descrizioni dei singoli interventi emerge, tuttavia, che i benefici attesi sono frequentemente rappresentati in termini soltanto qualitativi, attraverso riferimenti al miglioramento della capacità, della regolarità, dell'accessibilità o dell'integrazione dei servizi. Al fine di rendere ancora più immediata la valutazione degli effetti attesi degli investimenti, potrebbe risultare utile associare, ove disponibili, uno o più indicatori quantitativi sintetici che consentano di collegare in modo diretto ciascun investimento o categoria di investimento ai benefici perseguiti. A titolo esemplificativo, potrebbero essere valorizzati indicatori quali incremento della capacità disponibile, aumento delle frequenze dei servizi di trasporto, riduzione dei tempi di percorrenza, miglioramento della regolarità, incremento dell'accessibilità o altri KPI coerenti con la natura dell'investimento. Tale integrazione potrebbe agevolare la comprensione degli effetti attesi da parte degli stakeholder e rafforzare ulteriormente la leggibilità del rapporto tra investimenti programmati e risultati perseguiti. Più in generale, si ritiene necessario che il Piano assicuri, per quanto possibile, coerenza tra il livello di analisi degli interventi infrastrutturali e quello degli indicatori di capacità e di prestazione della rete.	In generale, la rappresentazione dei benefici all'interno del Piano Commerciale risulta adeguata e ampiamente condivisa da tutti gli Stakeholder.
----------------------------------	-------------------	---	--

14. Osservazioni generali	<u>ART</u>	In particolare, per ciascuna linea o, laddove necessario, macrotratta di maggiore rilevanza, dovrebbe essere possibile correlare la situazione attuale in termini di capacità residua e livello di saturazione, nonché di qualità e robustezza delle tracce allocate, con gli interventi infrastrutturali e tecnologici programmati nel quinquennio di riferimento del Piano e con quelli previsti oltre tale orizzonte. Ciò consentirebbe di evidenziare in modo trasparente i principali gap infrastrutturali e prestazionali, nonché le modalità e le tempistiche previste per il loro progressivo superamento. In tale prospettiva, particolare attenzione dovrebbe essere riservata ai cosiddetti “missing link”, intesi come gli interventi necessari a colmare, lungo una linea o un corridoio, i gap di capacità e/o di prestazione che impediscono il pieno conseguimento degli scenari di esercizio prospettati. Anche per gli interventi collocati oltre l’orizzonte quinquennale del Piano, dovrebbe essere fornita, almeno per i principali corridoi europei e per le direttrici di maggiore rilevanza, evidenza dei principali interventi ancora necessari al completamento del continuum infrastrutturale, indicandone, ove possibile, lo stato di maturità progettuale e finanziaria. In tal modo, la rappresentazione della saturazione e dei livelli prestazionali della rete risulterebbe direttamente correlata alle soluzioni infrastrutturali individuate dal Gestore per il superamento dei relativi gap.	Come riportato nella sezione “<i>Principali novità del Piano Commerciale 2026</i>” (PAG. 35), nel Piano Commerciale Online, all’interno dei Piani Nazionali, “<i>il cruscotto degli Scenari Futuri è stato arricchito con la rappresentazione degli interventi di sviluppo (upgrading tratte esistenti e nuove infrastrutture), aventi copertura economica nel CdP-I in vigore, che impattano positivamente su infrastruttura dichiarata preventivamente satura nell’allegato PIR “Gradi di utilizzo dell’infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura”.</i> In relazione al fatto che il Reg. UE 2026/1184, all’art. 78, ha fissato il superamento del concetto di saturazione, questo Gestore si rende disponibile a valutare per il futuro una diversa rappresentazione che metta in correlazione gli investimenti di potenziamento, ad esempio, con la percentuale di utilizzazione giornaliera delle linee. Nelle prossime edizioni si valuterà di estendere questo tipo di rappresentazione anche per gli interventi presenti nel Piano Commerciale che generano un beneficio in termini di regolarità. Si rappresenta tuttavia che gli interventi faranno riferimento all’orizzonte quinquennale del documento.
15. Osservazioni generali	<u>ART</u>	Inoltre, nel corso dell’analisi effettuata dagli Uffici è emerso come alcune variazioni relative agli scenari di servizio, alle caratteristiche degli interventi o ad altri contenuti descrittivi delle sezioni regionali possano essere individuate soltanto attraverso una lettura comparata delle diverse versioni del Piano.	Relativamente alla richiesta di mettere in consultazione un documento ove siano evidenziate le modifiche apportate a livello testuale rispetto alla versione precedente, si evidenzia che nella parte introduttiva del documento sono stati inseriti due capitoli dove sono descritte le principali modifiche apportate al documento e l’elenco puntuale di tutte le pagine modificate.

		In tale prospettiva, potrebbe essere valutata l'opportunità di affiancare alle modifiche riguardanti le date di attivazione anche una sintetica evidenza delle principali variazioni intervenute nei contenuti degli scenari rappresentati, qualora suscettibili di produrre effetti significativi per gli stakeholder. A titolo esemplificativo, potrebbero essere segnalate le principali modifiche relative ai modelli di esercizio prospettati, alle nuove fermate previste, ai collegamenti con aeroporti o porti, nonché alle principali variazioni delle configurazioni di servizio descritte nelle sezioni territoriali. Tale integrazione potrebbe favorire la consultazione del Piano da parte degli stakeholder, agevolando l'individuazione degli elementi di effettiva discontinuità e rafforzando il ruolo del Piano Commerciale quale strumento di informazione e confronto sullo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. Come già evidenziato con nota prot. ART 78382/2025, recante le osservazioni ART sul Piano Commerciale RFI, Edizione luglio 2025, una modalità di tracciamento delle modifiche analoga a quella in uso per il Prospetto Informativo della Rete (che includa, quindi, un chiaro riferimento alle modifiche avvenute a livello testuale, indicando con colorazione diversa: il testo nuovo, il testo eliminato, il testo spostato da un altro paragrafo e il testo spostato in un altro paragrafo) agevolerebbe la comprensione dell'evoluzione del Piano nelle sue varie edizioni.	
16. Osservazioni generali	<u>ART</u>	Inoltre, nel Piano andrebbe inserito, quale sezione a sé stante, un Piano nazionale di potenziamento delle stazioni e delle fermate, se necessario partitamente per i diversi business (LP, TPL, merci). L'assenza dei dati di capacità e di saturazione delle stazioni/fermate ha costituito, storicamente, l'impedimento principale rispetto alla necessità di affrontare il tema del potenziamento e ampliamento delle stazioni esistenti e/o la costruzione di nuove strutture. Il Piano dovrebbe, invece, affrontare anche nello specifico il tema delle stazioni passanti vs di testa nella rete LSE.	Gli interventi che mirano a migliorare la capacità nei nodi (e che rispettano i criteri di rappresentazione all'interno del Piano Commerciale) sono già rappresentati e descritti all'interno del documento, come a titolo esemplificativo, la scheda progetto "ACC e PRG di Milano Centrale". In merito alle valutazioni di capacità degli elementi dell'infrastruttura ferroviaria, è intenzione di questo gestore attenersi in futuro scrupolosamente alle modalità indicate nel Metodo Unificato di cui all'art. 23(2) del Reg. UE 2026/1184, che sarà posto in consultazione entro l'anno corrente, astenendosi

			dall'elaborare ulteriori metodologie nazionali. Si fa peraltro presente che in futuro non potranno essere prodotte informazioni sulla saturazione, in quanto il Regolamento citato ha fissato il superamento di tale definizione.
17. Osservazioni generali	<u>ART</u>	Sempre nella rete LSE, codesto GI dovrebbe identificare le stazioni da potenziare per poter offrire infrastrutture adeguate alle fermate dei treni Duplex e a “destinazioni multiple” (composizione e scomposizione dei treni a “Y”), senza compromettere la capacità della linea per i treni passanti. Ciò appare assai urgente in ragione della saturazione raggiunta su molte tratte, che impone la ricerca di economie di scala a livello di singolo treno (maggiori posti a sedere offerti) per un più efficiente uso delle linee (minore uso di tracce a parità di posti offerti). Codesto GI dovrebbe pertanto puntualmente identificare, per ciascuna linea, le stazioni e fermate che necessitano di upgrade, sia riattivando / costruendo sedi di precedenza, sia prevedendo opportuni interventi tecnologici, al fine di incrementare la capacità della linea nel suo complesso, nonché la qualità attesa (riduzione dei margini di regolarità nella definizione dell'orario e maggiore resilienza delle tracce).	Come già indicato nel verbale di audizione del 10 aprile 2025, la composizione duplex “dinamica” è attualmente in fase di studio ed approfondimento con ANSFISA per gli aspetti tecnici e normativi di sicurezza. Per quanto riguarda la composizione duplex “statica” a partire dal prossimo Piano Commerciale verrà introdotto un paragrafo di rappresentazione degli interventi per Duplex pianificati e finanziati.
18. Osservazioni generali	<u>ART</u>	Si suggerisce, poi, di uniformare la terminologia utilizzata nel Piano, distinguendo chiaramente i diversi significati attribuiti al termine “accessibilità”, al fine di evitare possibili ambiguità interpretative.	Nella sezione “Progetti”, per ogni regione, al paragrafo “ <i>Legenda per la lettura delle schede progetto</i> ”, è riportata la definizione del beneficio di “Accessibilità alla Rete”, e di “Accessibilità PRM”. Dove possibile, nelle varie sezioni del documento, a partire dalle prossime edizioni sarà maggiormente precisata tale informazione.
19. Osservazioni generali	<u>ART</u>	Con riferimento alla parte digitale del Piano si ritiene necessario migliorarne l'accessibilità della versione in formato .pdf, nonché del relativo sito di consultazione dedicato, in conformità ai requisiti previsti dalle Linee guida dell'Agenzia dell'Italia Digitale, anche al fine di agevolarne la consultazione da parte delle persone con disabilità.	In merito al miglioramento dell'accessibilità del documento da parte delle persone con disabilità, si riporta che nelle prossime edizioni saranno gradualmente implementate soluzioni in tale direzione, sia per il pdf che per il sito. Per quanto concerne la “guida all'utilizzo” dei vari cruscotti, si sottolinea che già dalle passate edizioni del documento, sono presenti appositi video tutorial per agevolarne la navigazione. A

		Inoltre, nell'ottica di conferire al Piano maggiore leggibilità e comprensione da parte di soggetti non addetti ai lavori, quali ad esempio le associazioni dei consumatori, sarebbe utile fornire una "guida all'utilizzo" dei vari cruscotti interattivi.	tal proposito è stata rinominata la relativa sezione del sito in "News &Tutorial", per renderla più chiara in merito ai suoi contenuti.
20. Osservazioni generali	<u>ART</u>	Di seguito, infine, vengono elencate le osservazioni relative a suggerimenti sul layout o che verosimilmente possono ricondursi a "refusi" presenti nella Bozza di Piano 2026: andrebbero inserite le didascalie per tutte le immagini inserite nel Piano, visto che molte volte sono collegate a specifici interventi/progetti e hanno, quindi, un valore informativo importante;	Come riportato a pag. 839 del Piano Commerciale ed. luglio 2026: <i>"Le foto, di proprietà dell'archivio di FS Italiane, hanno esclusivo valore rappresentativo e non sono strettamente correlate alla sezione nella quale sono inserite".</i>
21. Osservazioni generali	<u>ART</u>	Il Piano 2026 indica (a pag. 35) l'inserimento della rappresentazione dell'evoluzione del numero di Imprese Ferroviarie con un contratto in vigore nel settore del trasporto pubblico locale (dal 2020 al 2025) evidenziando l'attenzione riservata all'evoluzione della struttura del mercato ferroviario regionale. Inoltre, nella sezione dedicata alle imprese operative su rete RFI risultano operanti 11 imprese ferroviarie nel segmento TPL (pag. 46). Dal confronto con l'edizione precedente del Piano (pag. 43) emerge una variazione del numero di imprese ferroviarie presenti nel comparto (nello specifico non è più presente Busitalia Sita Nord S.r.l.), senza che siano riportati elementi informativi che consentano di comprendere le motivazioni dell'evoluzione osservata. In merito, si osserva come potrebbe risultare utile accompagnare la rappresentazione dell'evoluzione del numero di imprese ferroviarie con una sintetica descrizione delle principali variazioni intervenute nel periodo considerato, specificando, ove rilevante, l'ingresso di nuovi operatori, la cessazione di attività, fusioni societarie o altre modifiche intervenute nell'assetto del mercato. Tale integrazione potrebbe agevolare la corretta interpretazione dei dati riportati e contribuire a fornire agli stakeholder una rappresentazione più completa dell'evoluzione del mercato dei servizi ferroviari regionali;	BUSITALIA ha comunicato a RFI la cessazione delle proprie attività, in qualità di impresa ferroviaria, a far data dal 31 dicembre 2025, richiedendo la risoluzione dei due contratti di utilizzo dell'infrastruttura sottoscritti ad inizio orario (uno su IFN e uno su rete IFRU). RFI ha conseguentemente accolto la richiesta comunicando la risoluzione consensuale dei citati contratti. A partire dalle prossime edizioni, RFI si rende disponibile ad aggiornare il Piano Commerciale evidenziando le variazioni intervenute ed inserendo ogni relativa informazione utile ad una rappresentazione più completa dell'evoluzione del mercato in esame.