Osservatorio sui
Conti Pubblici Italiani
https://osservatoriocpi.unicatt.it
osservatoriocpi@unicatt.it

Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani

Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani

@osservatoriocpi

Osservatorio CPI

Direttore: Carlo Cottarelli

Il commento

OCPI

La puntualità del trasporto ferroviario in Italia

di Chiara Amati

21 luglio 2026

La puntualità del trasporto ferroviario è tornata al centro del dibattito pubblico, soprattutto in relazione ai recenti disagi sperimentati e alle percentuali diffuse dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo cui, finora nel 2026, la puntualità è stata del 77,7% per l'Alta Velocità e del 90,6% per i treni regionali. Tuttavia, queste percentuali possono essere molto lontane dalla puntualità effettivamente sperimentata dai passeggeri, e ciò dipende dal modo in cui viene calcolato l'indicatore. Nella presente nota analizziamo gli indicatori a oggi disponibili, chiarendone il significato, le differenze metodologiche e l'ambito di applicazione. La puntualità dell'Alta Velocità sembrerebbe essere peggiorata negli ultimi anni. Il trasporto regionale presenta invece livelli di puntualità più elevati e sostanzialmente stabili, pur con differenze territoriali.

* * *

Il tema della puntualità del settore ferroviario ha recentemente suscitato un notevole interesse nel dibattito pubblico, soprattutto in relazione ai recenti disagi in parte legati a interventi sulle linee. Nel dibattito sono state diffuse anche alcune percentuali sulla puntualità dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, secondo cui, finora nel 2026, la puntualità è stata del 77,7% per l'Alta velocità (AV) e del 90,6% per i treni regionali.[1]

Interpretare queste percentuali per confronti intertemporali, basati su serie storiche omogenee, non è facile. Nel corso degli anni Ferrovie dello Stato (FS) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) hanno sfortunatamente utilizzato indicatori differenti per misurare la puntualità.[2] Questo ha lasciato spazio, nel dibattito

[1] Interrogazioni a risposta immediata del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, Il ministro Salvini al Question Time alla Camera dei Deputati | Ministero delle infrastrutture e dei trasporti , Camera dei deputati, 8 luglio 2026.

[2] Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FS) è una società per azioni, controllata interamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Il gruppo comprende, tra le principali società, RFI, gestore dell'infrastruttura ferroviaria, Anas, responsabile della rete stradale nazionale, e Trenitalia, principale impresa ferroviaria del gruppo responsabile del trasporto dei passeggeri. Fanno inoltre parte del gruppo società attive nei servizi di trasporto regionale in Puglia, nel trasporto su gomma, nella logistica e in servizi di supporto come tecnologia e sicurezza.

pubblico, a richiamare di volta in volta la misura che meglio si prestava al messaggio che si intendeva sostenere.[3]

Nella presente nota analizziamo gli indicatori a oggi disponibili, chiarendone il significato, le differenze metodologiche e l'ambito di applicazione.

Alta Velocità

Consideriamo prima i dati dell'Alta Velocità (AV), ossia quelli pubblicati da RFI e relativi alle Frecce di Trenitalia (Frecciarossa e Frecciargento che viaggiano sulle linee AV) e ai treni Italo, nel suo complesso, e poi quelli specifici delle Frecce.

Le due principali misure di puntualità pubblicate da RFI relative all'AV sono chiamate: "Nessuna esclusione" e "Puntualità RFI". Entrambi gli indicatori misurano la percentuale di treni arrivati a destinazione entro cinque minuti di ritardo, sul totale dei treni.[4] Peraltro, questo indicatore non distingue l'entità del ritardo: 6 minuti o 2 ore di ritardo sono classificati allo stesso modo, anche se producono effetti molto diversi sugli utenti. Sarebbe auspicabile se fossero pubblicati i dati riguardo i minuti di ritardo per una valutazione più completa.

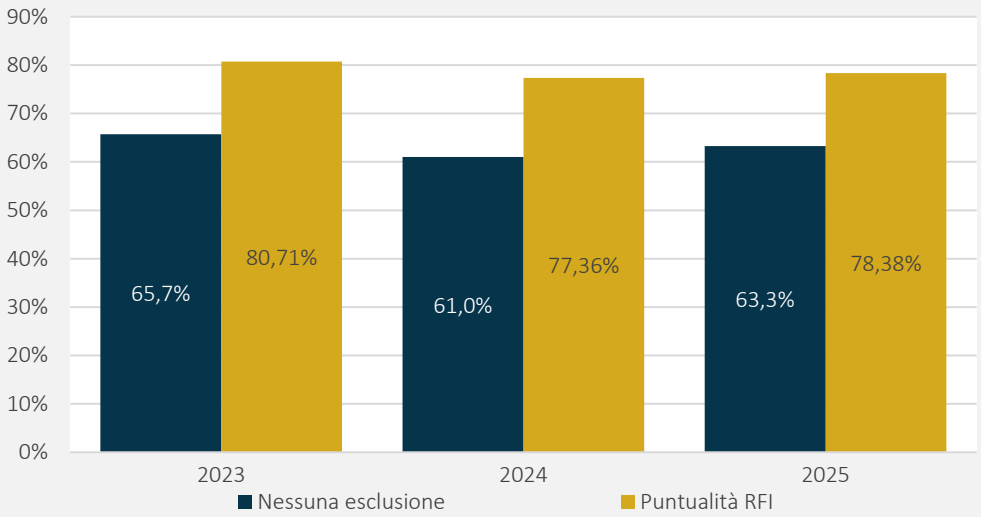
La differenza tra i due indicatori riguarda il trattamento delle cause che possono determinare un ritardo. L'indicatore "Nessuna Esclusione" rappresenta la puntualità effettivamente sperimentata dai passeggeri, qualunque sia la causa. L'indicatore "Puntualità RFI", invece, considera esclusivamente i ritardi attribuibili alla responsabilità del gestore della rete, escludendo quindi non solo i ritardi dovuti, ad esempio, a condizioni meteorologiche avverse o a scioperi, ma anche quelli causati da guasti ai treni di Italo e Trenitalia: un'esclusione non da poco.[5]

[3] L'assenza di un indicatore omogeneo raccolto nel tempo è stata anche recentemente evidenziata in un'interrogazione presentata al Senato. La richiesta è stata fatta al fine di poter iniziare la raccolta dati di una misura di puntualità omogenea, che permetta di valutare l'efficacia delle politiche pubbliche nel tempo. Vedi Senato della Repubblica, Atto di sindacato ispettivo n. 3-02325, Interrogazione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, pubblicato il 13 gennaio 2026.

[4] I dati si riferiscono alla destinazione finale, non alle fermate intermedie.

[5] Un recente guasto a un treno ha causato il fermo di circa dieci convogli e ritardi fino a 90 minuti sull'Alta Velocità. Vedi "Guasto a un convoglio tra Firenze e Roma, dieci treni fermi e ritardi di 90 minuti sull'Alta velocità", *Corriere della Sera*, 16 luglio 2026. Questo evento, pur con effetti rilevanti per i passeggeri, non incide sull'indicatore "Puntualità RFI" perché attribuito a Trenitalia.

Fig. 1: Puntualità "nessuna esclusione" e puntualità RFI
(% dei treni che arrivano entro 5 minuti di ritardo)



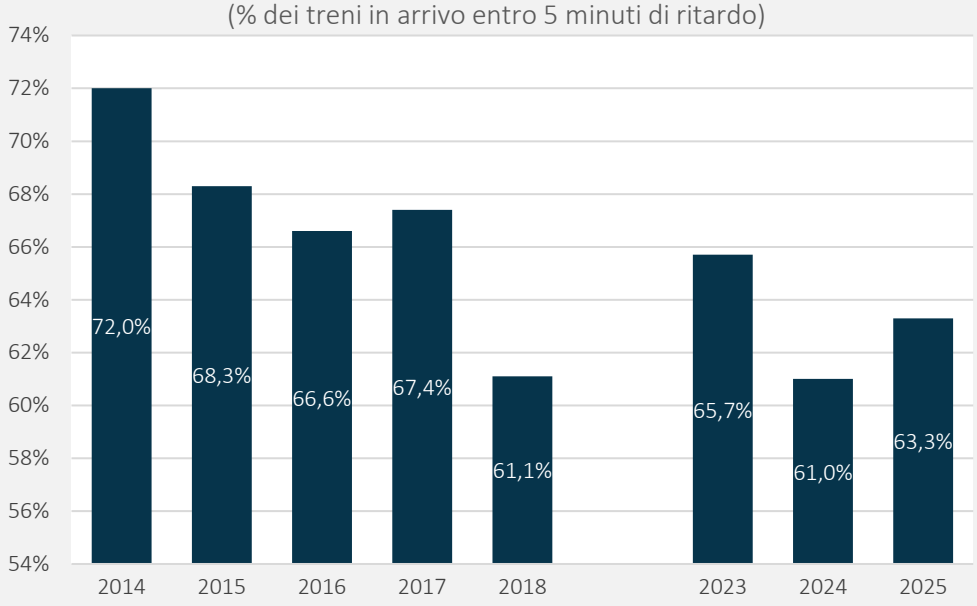
Fonte: elaborazioni OCPI su dati RFI .

I dati sulla "Puntualità RFI" sono ovviamente migliori, pur non essendo eccellenti. Le percentuali di puntualità oscillano tra il 78% e l'81% nel triennio 2023-25: un treno su cinque è in ritardo sulla base di questo indicatore parziale (Fig. 1).[6] Probabilmente il dato citato da Salvini per la prima metà del 2026 (77,7%) si riferisce a questo concetto di puntualità e rientra nel range indicato. Quello che sperimentano i viaggiatori, però, è sensibilmente peggiore: puntualità che oscillano tra il 63% e il 66%: un treno su tre è in ritardo. Si tratta di valori di 15 punti percentuali più bassi. Fra l'altro, anche se parte dei ritardi è dovuta a eventi esterni o a problemi relativi ai treni, una differenza di queste dimensioni suggerisce la necessità di introdurre interventi che riducano la vulnerabilità della rete a tali eventi. Non li si può quindi considerare come una piena scusante dei disagi sperimentati dagli utenti.[7]

Come si confrontano i dati del triennio 2023-25 col passato? Come indicato sopra, RFI non pubblica una serie storica omogenea. Tuttavia, dati pubblicati dal Sole 24Ore, presumibilmente ricevuti direttamente da RFI, consentono un confronto parziale rispetto al periodo 2014-2018.[8] La puntualità senza esclusioni sembrerebbe essere peggiorata negli ultimi anni (Fig. 2).

[6] Vedi Rete Ferroviaria Italiana, Dati puntualità valori consuntivi, anno 2023, 2024, 2025.
[7] A proposito delle cause dei ritardi, il Ministro ha anche sostenuto che finora nel 2026 "il 24% dei ritardi è riconducibile a fattori esterni, danneggiamenti, furti o condizioni meteorologiche eccezionali". Assumendo che questo dato si riferisca a tutti i ritardi non causati dalla rete (compresi quelli relativi a problemi dei treni), ne conseguirebbe una puntualità RFI del 78%, e una puntualità "nessuna esclusione" del 71%, in miglioramento rispetto al 2025. Se invece il dato non includesse i ritardi imputabili ai treni, la puntualità "nessuna esclusione" sarebbe inferiore poiché andrebbe aggiunta anche la quota di ritardi attribuibile alle imprese ferroviarie, di cui non è nota l'entità.
[8] Vedi "Treni ad alta velocità, 18mila ore di ritardo nel 2018. L'Autorità: si cambi", *Il Sole 24 ore* 10 febbraio 2019.

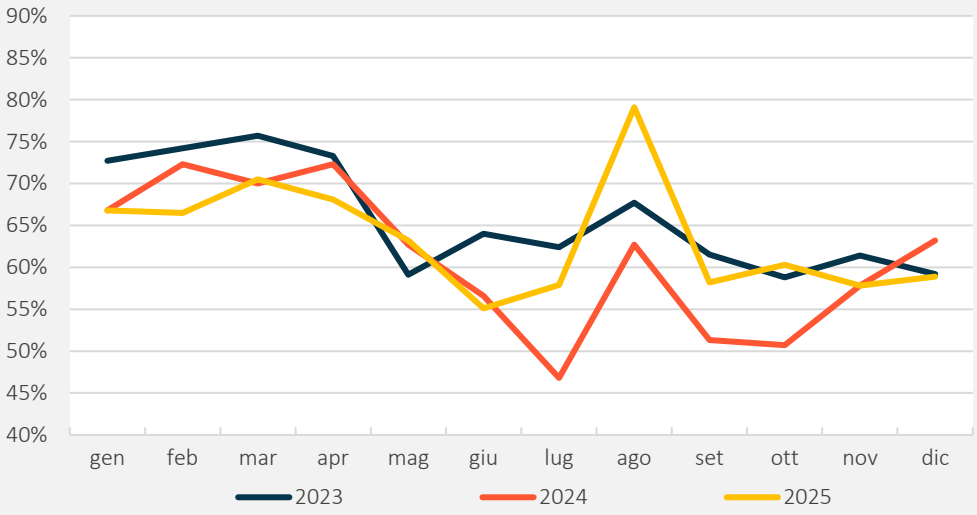
Fig. 2: Andamento indicatore "Nessuna esclusione"
(% dei treni in arrivo entro 5 minuti di ritardo)



Fonte: elaborazioni OCPI su dati RFI e Il Sole 24 Ore.

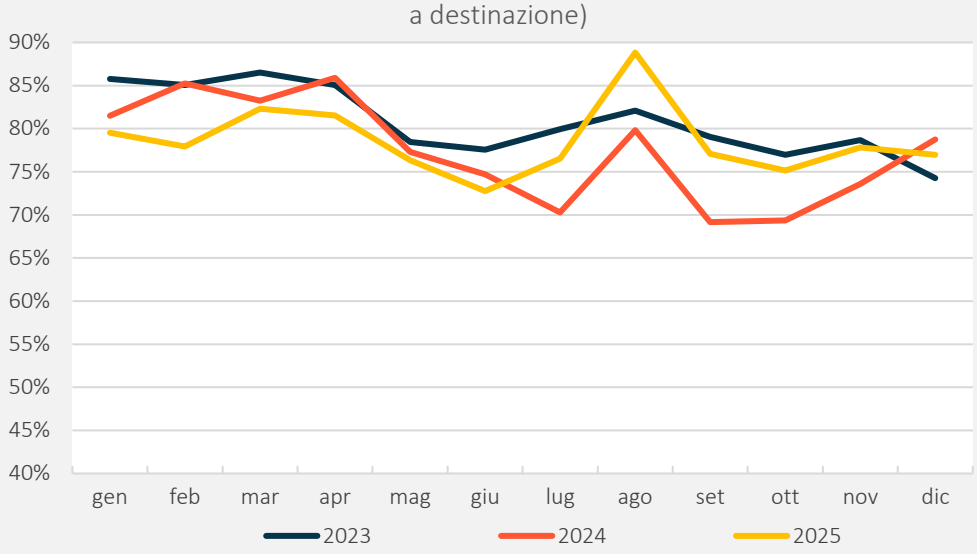
Esiste inoltre una stagionalità nei ritardi (Figg. 3 e 4). Il 77,7% citato dal Ministro si riferisce infatti non all'intero 2026, ma ai mesi finora trascorsi dell'anno (non è stato specificato quali). Questi mesi sono caratterizzati da livelli di puntualità più elevati. I ritardi tendono infatti ad aumentare nei mesi di tarda primavera ed estate (in particolare tra maggio e luglio), probabilmente per effetto dei maggiori volumi di traffico e dell'avvio dei cantieri di manutenzione, per poi ridursi ad agosto e aumentare nuovamente tra settembre e ottobre.

Fig. 3 : Puntualità Nessuna Esclusione Alta Velocità
(% dei treni AV arrivati entro 5 minuti dall'orario programmato sul totale arrivato a destinazione)



Fonte: elaborazioni OCPI su dati RFI.

Fig. 4: Puntualità RFI Alta Velocità
(% dei treni AV arrivati entro 5 minuti dall'orario programmato sul totale arrivato a destinazione)



Fonte: elaborazioni OCPI su dati RFI.

Frecce

Il principale servizio di AV è offerto da Trenitalia attraverso i treni Frecciarossa e Frecciargento. I dati riportati di seguito comprendono anche i Frecciabianca che, pur non operando sulle linee ad alta velocità, vengono inclusi nell'aggregato delle Frecce.

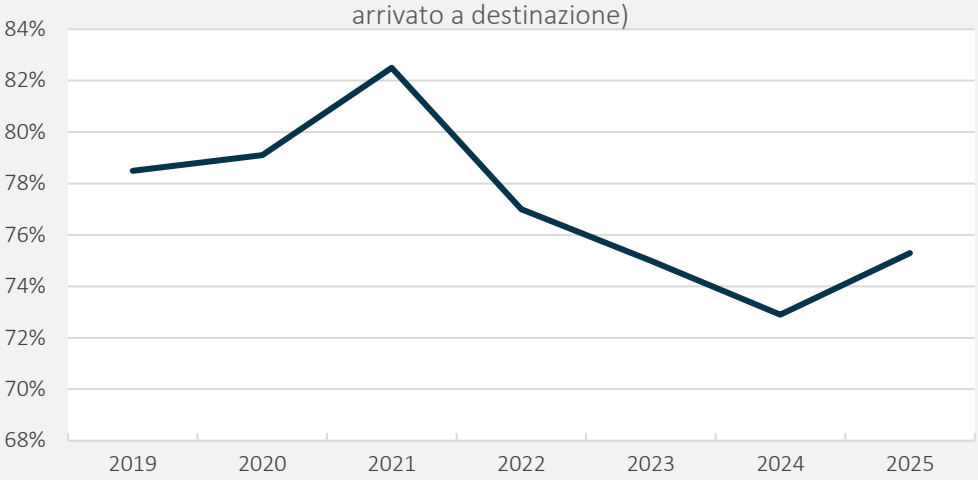
Per questo servizio, l'indicatore utilizzato da FS misura la percentuale di Frecce arrivate entro 10 minuti dall'orario programmato, sul totale dei treni (Fig. 5, sono considerati tutti i tipi di ritardo, nessuna esclusione).[9] Sebbene questo intervallo possa apparire contenuto per un servizio a lunga percorrenza, un ritardo di questa entità potrebbe comportare disagi per i passeggeri, ad esempio in caso di coincidenze o di altri spostamenti programmati con tempi ridotti.

Questo indicatore presenta la serie storica omogenea più lunga disponibile nei documenti di FS, iniziando dal 2019: la puntualità è tendenzialmente decrescente, anche se nel 2025 il valore (75,3%) migliora rispetto al 2024. La puntualità massima è nel 2021, probabilmente anche per il minor traffico post-pandemico.

[9] Vedi Ferrovie dello Stato Italiane, Rapporti di Sostenibilità anni 2023, 2022, 2021, 2020, 2019 e Relazioni Finanziarie Annuali 2024, 2025.

Fig. 5: Puntualità Frecce

(% delle Frecce arrivate entro 10 minuti dall'orario programmato, sul totale arrivato a destinazione)



Fonte: elaborazioni OCPI su dati Ferrovie dello Stato Italiane.

Trasporto regionale

La puntualità (nessuna esclusione) dei treni regionali è più elevata, vicino al 90% o poco meno in tutti gli anni considerati (Tav. 1 ultima riga).

Tav. 1: Puntualità trasporto regionale

(% di treni arrivati entro 5 minuti dall'orario programmato sul totale dei treni arrivati a destinazione)

DOIT (*)	2022	2023	2024	2025
TORINO	90,2%	89,1%	87,9%	89,0%
MILANO	83,3%	82,9%	80,2%	84,5%
VERONA	89,5%	89,4%	88,3%	89,9%
VENEZIA	94,4%	93,9%	93,0%	92,7%
TRIESTE	93,4%	92,9%	91,9%	90,3%
GENOVA	85,8%	84,9%	79,8%	85,4%
BOLOGNA	89,7%	89,4%	89,5%	89,9%
FIRENZE	89,4%	89,8%	89,1%	90,4%
ANCONA	91,0%	89,6%	89,4%	90,0%
ROMA	93,7%	91,9%	91,8%	92,1%
NAPOLI	91,6%	91,7%	92,3%	92,4%
BARI	92,1%	90,6%	91,9%	92,3%
REGGIO CALABRIA	90,7%	91,5%	89,9%	92,1%
PALERMO	95,8%	95,6%	95,8%	94,3%
CAGLIARI	95,6%	95,8%	96,1%	95,8%
Consuntivo annuale	**90,4%**	**89,8%**	**88,9%**	**90,1%**

Fonte: elaborazioni OCPI su dati RFI. (*) Direzione Operativa Infrastruttura Territoriale: unità territoriale di RFI per la gestione della rete ferroviaria, con confini non coincidenti con quelli regionali. In verde le percentuali di puntualità maggiori e in rosso le minori. In bianco, i valori intermedi.

I livelli di puntualità più elevati si osservano nelle Direzioni Operative Infrastruttura Territoriale (DOIT) di Cagliari e Palermo, mentre Milano e

Genova registrano le performance peggiori.[10] Una possibile spiegazione risiede nella maggiore complessità operativa dei principali nodi ferroviari del Nord Italia, caratterizzati da un'intensa circolazione di treni di ogni tipo. Valori relativamente più bassi si riscontrano anche nelle DOIT di Torino, Bologna e Firenze, anch'essi nodi particolarmente transitati. Al contrario, Venezia, Trieste e gran parte delle DOIT del Mezzogiorno hanno livelli di puntualità più alti. Positiva è anche la performance di Roma che, pur gestendo uno dei principali nodi ferroviari del Paese, mantiene livelli di puntualità superiori alle altre grandi aree metropolitane del Nord Italia.

[10] Le DOIT non coincidono necessariamente con le regioni amministrative, anche se sono simili.