

IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE SPECIALE PNRR - AGOSTO 2021

Revisione 13.08



2021

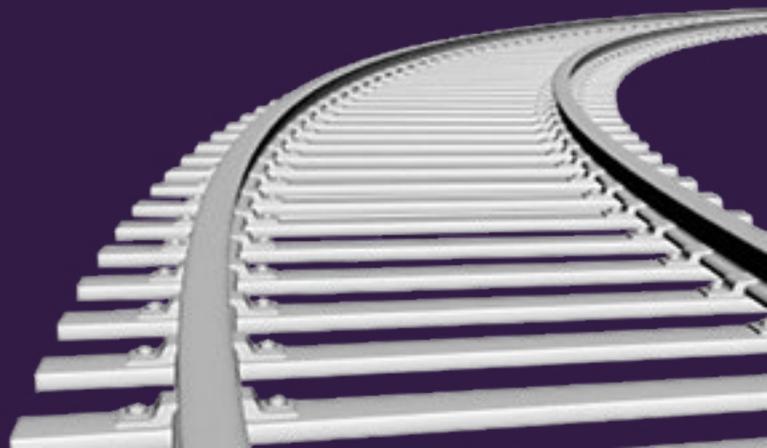
2022

2023

2024

2025

2026





2021

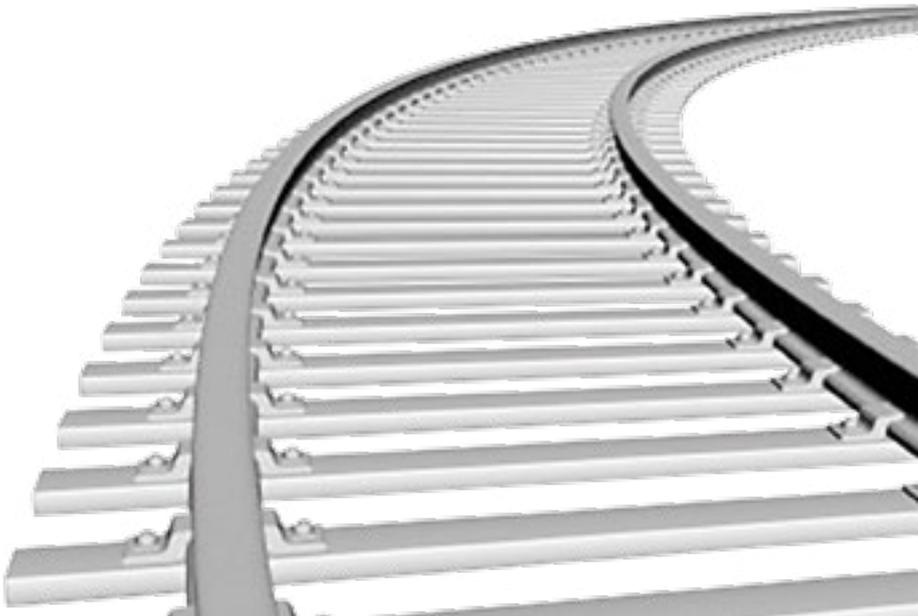
2022

2023

2024

2025

2026



A stylized, light gray map of Italy is the central focus. It is overlaid with several decorative elements: a dark blue rounded rectangle on the right side, a dark blue diagonal bar across the middle, a gray diagonal bar below it, and three parallel diagonal bars in red, cyan, and green at the bottom right. The word 'SOMMARIO' is written in a bold, dark blue, sans-serif font, rotated 45 degrees counter-clockwise, and positioned over the dark blue diagonal bar.

SOMMARIO

Introduzione	8
Investimento 1.1: Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il sud per passeggeri e merci	18
Investimento 1.2: Linee ad Alta Velocità nel Nord che collegano all'Europa	30
Investimento 1.3: Connessioni diagonali	50
Investimento 1.4: Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)	60
Investimento 1.5: Rafforzamento dei i nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	66
Investimento 1.6: Potenziamento delle linee regionali	88
Investimento 1.7: Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud	94
Investimento 1.8: Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud	110
Progetti extra PNRR finanziati con aggiornamento 2021 del CdP-I	122

A stylized, light gray map of Italy is the central focus. It is overlaid with several decorative elements: a dark blue rounded rectangle on the right side, a dark blue diagonal bar across the middle, a gray diagonal bar below it, and three parallel diagonal bars in red, cyan, and green at the bottom right. The word 'SOMMARIO' is written in a bold, dark blue, sans-serif font, rotated 45 degrees counter-clockwise, and positioned over the dark blue diagonal bar.

SOMMARIO

Appendici estratti regionali**130**

Focus Abruzzo

134

Focus Basilicata

140

Focus Calabria

148

Focus Campania

156

Focus Emilia Romagna

164

Focus Friuli Venezia Giulia

168

Focus Lazio

170

Focus Liguria

178

Focus Lombardia

186

Focus Marche

202

Focus Molise

208

Focus Piemonte

212

Focus Puglia

218

Focus Sardegna

228

Focus Sicilia

232

Focus Toscana

242

Focus Trentino Alto Adige

246

Focus Umbria

252

Focus Valle d'Aosta

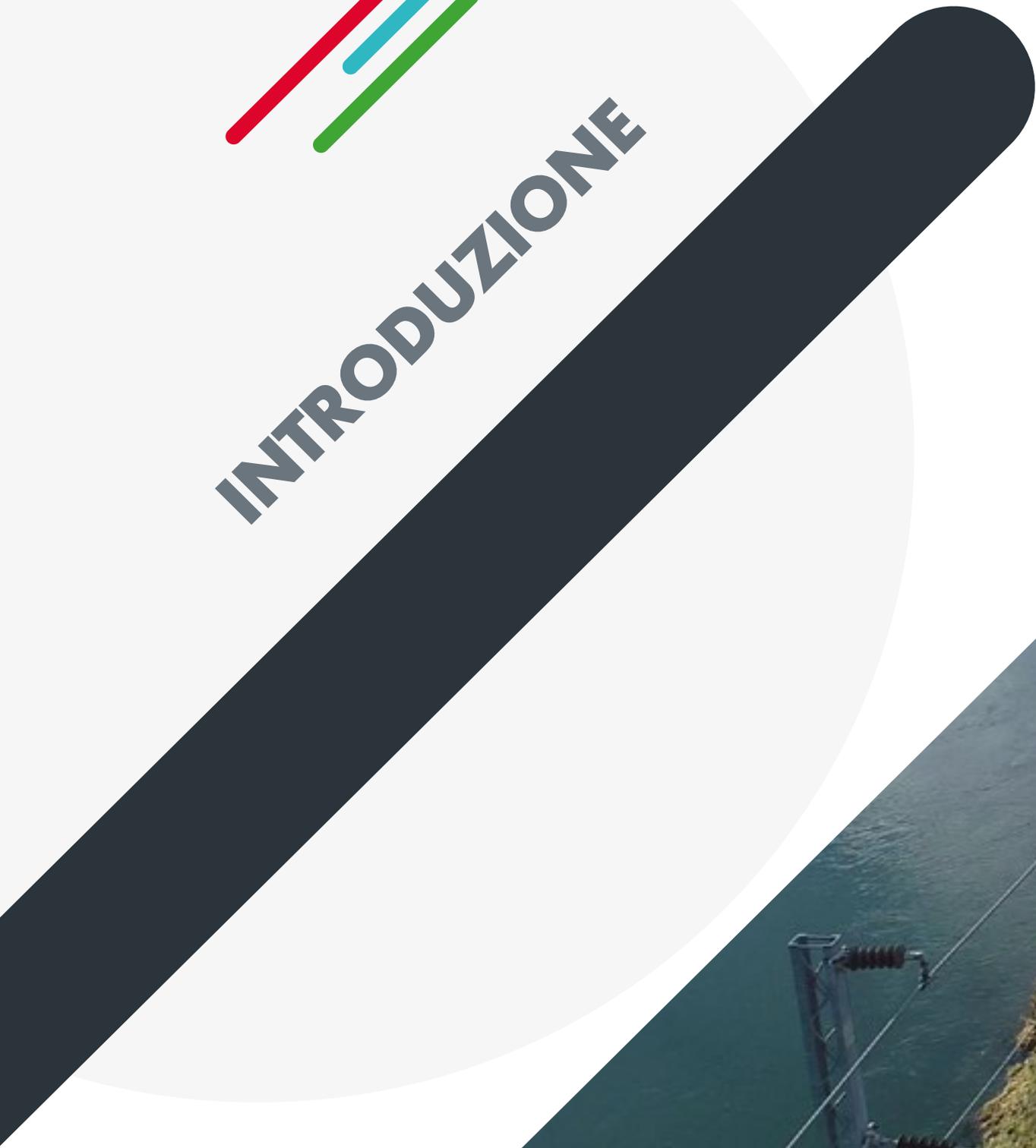
256

Focus Veneto

260



INTRODUZIONE





Introduzione: Next generation UE*

La pandemia da Covid-19 è sopraggiunta in un momento storico in cui era già evidente e condivisa la necessità di adattare l'attuale modello economico verso una maggiore sostenibilità ambientale e sociale.

La pandemia, e la conseguente crisi economica, hanno spinto l'UE a formulare una risposta coordinata a livello sia congiunturale, con la sospensione del Patto di Stabilità e ingenti pacchetti di sostegno all'economia adottati dai singoli Stati membri, sia strutturale, in particolare con il lancio a fine maggio 2020 del programma Next Generation EU (NGEU).

Il NGEU segna un cambiamento epocale per l'UE. La quantità di risorse messe in campo per rilanciare la crescita, gli investimenti e le riforme ammonta a 750 miliardi di euro, dei quali oltre la metà, 390 miliardi, è costituita da sovvenzioni. Le risorse destinate al Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF), la componente più rilevante del programma, sono reperite attraverso l'emissione di titoli obbligazionari dell'UE, facendo leva sull'innalzamento del tetto alle Risorse Proprie. Queste emissioni si uniscono a quelle già in corso da settembre 2020 per finanziare il programma di "sostegno temporaneo per attenuare i rischi di disoccupazione in un'emergenza". Il programma NGEU comprende due strumenti di sostegno agli Stati membri. Il REACT-EU è stato concepito in un'ottica di più breve termine (2021-2022) per aiutarli nella fase iniziale di rilancio delle loro economie. Il RRF ha invece una durata di sei anni, dal 2021 al 2026. La sua dimensione totale è pari a 672,5 miliardi di euro, di cui 312,5 miliardi sono sovvenzioni e 360 miliardi prestiti a tassi agevolati.

L'iniziativa NGEU canalizza notevoli risorse verso Paesi quali l'Italia che, pur caratterizzati da livelli di reddito pro capite in linea con la media UE, hanno recentemente sofferto di bassa crescita economica ed elevata disoccupazione. Il meccanismo di allocazione tra Stati Membri riflette infatti non solo variabili strutturali come la popolazione, ma anche variabili contingenti come la perdita di prodotto interno lordo legato alla pandemia. I fondi del NGEU possono permettere al nostro Paese di rilanciare gli investimenti e far crescere l'occupazione, anche per riprendere il processo di convergenza verso i Paesi più ricchi dell'UE.

Il NGEU intende promuovere una robusta ripresa dell'economia europea all'insegna della transizione ecologica, della digitalizzazione, della competitività, della formazione e dell'inclusione sociale, territoriale e di genere. Il Regolamento RRF enuncia le sei grandi aree di intervento (pilastri) sui quali i PNRR si dovranno focalizzare:

- Transizione verde
- Trasformazione digitale
- Crescita intelligente, sostenibile e inclusiva
- Coesione sociale e territoriale
- Salute e resilienza economica, sociale e istituzionale
- Politiche per le nuove generazioni, l'infanzia e i giovani

Il pilastro della transizione verde discende direttamente dallo European Green Deal e dal doppio obiettivo dell'UE di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 55 per cento rispetto allo scenario del 1990 entro il 2030. Il regolamento del NGEU prevede che un minimo del 37 per cento della spesa per investimenti e riforme programmata nei PNRR debba sostenere gli obiettivi climatici. Inoltre, tutti gli investimenti e le riforme previste da tali piani devono rispettare il principio del "non arrecare danni significativi" all'ambiente.

Gli Stati membri devono illustrare come i loro Piani contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi climatici, ambientali ed energetici adottati dall'Unione. Devono anche specificare l'impatto delle riforme e degli investimenti sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, la quota di energia ottenuta da fonti rinnovabili, l'efficienza energetica, l'integrazione del sistema energetico, le nuove tecnologie energetiche pulite e l'interconnessione elettrica. Il Piano deve contribuire al raggiungimento degli obiettivi ambientali fissati a livello UE anche attraverso l'uso delle tecnologie digitali più avanzate, la protezione delle risorse idriche e marine, la transizione verso un'economia circolare, la riduzione e il riciclaggio dei rifiuti, la prevenzione dell'inquinamento e la protezione e il ripristino di ecosistemi sani. Questi ultimi comprendono le foreste, le zone umide, le torbiere e le aree costiere, e la piantumazione di alberi e il rinverdimento delle aree urbane.



Per quanto concerne la transizione digitale, i Piani devono dedicarvi almeno il 20 per cento della spesa complessiva per investimenti e riforme. L'obiettivo è migliorare le prestazioni digitali sintetizzate dall'Indice di digitalizzazione dell'economia e della società (DESI) e dagli obiettivi delineati nella Comunicazione della Commissione "Progettare il futuro digitale dell'Europa".

Il pilastro digitale dei PNRR deve comprendere la razionalizzazione e digitalizzazione della pubblica amministrazione e lo sviluppo dei servizi pubblici digitali. Si deve inoltre migliorare la connettività, anche tramite un'ampia diffusione di reti di telecomunicazione (TLC) ad altissima capacità. I costi per gli utenti devono essere sostenibili e la velocità di realizzazione della rete deve essere aumentata. I Piani devono inoltre sostenere la ricerca e sviluppo (R&S) nelle TLC e l'adozione delle tecnologie digitali da parte delle imprese, in particolare delle piccole e medie. Le competenze digitali di cittadini e lavoratori devono aumentare, così come la loro capacità di accesso a strumenti e servizi digitali, particolarmente per i gruppi sociali vulnerabili. Gli investimenti digitali devono essere allineati alle comunicazioni della Commissione in materia. Devono essere evidenziate e valorizzate le sinergie tra investimenti verdi e digitali.

Venendo alla crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, i Piani devono rispondere alle conseguenze economiche e sociali della crisi pandemica attraverso strategie economiche che portino ad una ripresa rapida, solida e inclusiva e che migliorino la crescita potenziale. Devono pertanto contribuire a migliorare la produttività, la competitività e la stabilità macroeconomica, in linea con le priorità delineate nella Strategia annuale per la crescita sostenibile. I piani devono contribuire all'attuazione del Pilastro europeo dei diritti sociali in relazione alle sue dimensioni di pari opportunità e accesso al mercato del lavoro; condizioni di lavoro eque; accesso all'assistenza sanitaria; protezione e inclusione sociale. I piani devono promuovere un cambiamento nelle politiche del lavoro, anche al fine di facilitare e accelerare cambiamenti strutturali quali le transizioni verdi e digitali.

Il quarto pilastro è la coesione sociale e territoriale. I Piani rafforzano la coesione e riducono le disparità locali, regionali e fra centri urbani e aree rurali. Devono anche affrontare sfide generali come quelle legate alle disuguaglianze di genere e di reddito e alle tendenze demografiche. Gli Stati membri devono descrivere le tendenze e i cambiamenti intervenuti negli ultimi anni, anche in conseguenza dell'epidemia da COVID-19, e spiegare come i rispettivi Piani allevino la crisi e promuovano la coesione e la risoluzione degli squilibri territoriali in linea con i principi del Pilastro europeo dei diritti sociali.

Per quanto riguarda salute e resilienza economica, sociale e istituzionale, gli Stati membri devono rafforzare la propria capacità di risposta a shock economici, sociali e ambientali e a cambiamenti strutturali in modo equo, sostenibile e inclusivo. La pandemia ha evidenziato la vulnerabilità dei sistemi sanitari di fronte a tassi di contagio elevati e altre debolezze strutturali. La crisi economica ha ridotto la capacità degli Stati membri di crescere, e ha esacerbato gli squilibri e le disparità territoriali. Si deve pertanto puntare a rafforzare le catene di approvvigionamento e le infrastrutture industriali e sanitarie. È infine necessario salvaguardare le catene del valore e le infrastrutture critiche, nonché garantire l'accesso alle materie prime di importanza strategica e proteggere i sistemi di comunicazione.

Venendo infine alle politiche per le nuove generazioni, l'infanzia e i giovani, i Piani nazionali devono migliorare i sistemi educativi e di cura della prima infanzia, nonché le competenze di tutta la popolazione, comprese quelle digitali. Le nuove generazioni di europei non devono subire danni permanenti dalla crisi COVID-19. In linea con i principi del Pilastro europeo dei diritti sociali, gli Stati membri devono puntare a colmare i divari generazionali e rafforzare le politiche attive del lavoro e l'integrazione dei disoccupati. Risorse aggiuntive devono essere investite nel miglioramento dell'accesso e delle opportunità per bambini e giovani e all'istruzione, alla salute, all'alimentazione e agli alloggi.

* Fonte: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Introduzione: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*

Lo sforzo di rilancio dell'Italia delineato dal Piano si sviluppa intorno a tre assi strategici condivisi a livello europeo: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica, inclusione sociale.

La digitalizzazione e l'innovazione di processi, prodotti e servizi rappresentano un fattore determinante della trasformazione del Paese e devono caratterizzare ogni politica di riforma del Piano. L'Italia ha accumulato un considerevole ritardo in questo campo, sia nelle competenze dei cittadini, sia nell'adozione delle tecnologie digitali nel sistema produttivo e nei servizi pubblici. Recuperare questo deficit e promuovere gli investimenti in tecnologie, infrastrutture e processi digitali, è essenziale per migliorare la competitività italiana ed europea; favorire l'emergere di strategie di diversificazione della produzione; e migliorare l'adattabilità ai cambiamenti dei mercati.

La transizione ecologica, come indicato dall'Agenda 2030 dell'ONU e dai nuovi obiettivi europei per il 2030, è alla base del nuovo modello di sviluppo italiano ed europeo. Intervenire per ridurre le emissioni inquinanti, prevenire e contrastare il dissesto del territorio, minimizzare l'impatto delle attività produttive sull'ambiente è necessario per migliorare la qualità della vita e la sicurezza ambientale, oltre che per lasciare un Paese più verde e una economia più sostenibile alle generazioni future. Anche la transizione ecologica può costituire un importante fattore per accrescere la competitività del nostro sistema produttivo, incentivare l'avvio di attività imprenditoriali nuove e ad alto valore aggiunto e favorire la creazione di occupazione stabile.

Il terzo asse strategico è l'inclusione sociale. Garantire una piena inclusione sociale è fondamentale per migliorare la coesione territoriale, aiutare la crescita dell'economia e superare diseguaglianze profonde spesso accentuate dalla pandemia. Le tre priorità principali sono la parità di genere, la protezione e la valorizzazione dei giovani e il superamento dei divari territoriali. L'empowerment femminile e il contrasto alle discriminazioni di genere, l'accrescimento delle competenze, della capacità e delle prospettive occupazionali dei giovani, il riequilibrio territoriale e lo sviluppo del Mezzogiorno non sono univocamente affidati a singoli interventi, ma perseguiti quali obiettivi trasversali in tutte le componenti del PNRR.



Il Piano si articola in sedici Componenti, raggruppate in sei Missioni. Queste ultime sono articolate in linea con i sei Pilastri menzionati dal Regolamento RRF e illustrati precedentemente, sebbene la formulazione segua una sequenza e una aggregazione lievemente differente.

MISSIONE 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura

Sostiene la transizione digitale del Paese, nella modernizzazione della pubblica amministrazione, nelle infrastrutture di comunicazione e nel sistema produttivo. Ha l'obiettivo di garantire la copertura di tutto il territorio con reti a banda ultra-larga, migliorare la competitività delle filiere industriali, agevolare l'internazionalizzazione delle imprese. Investe inoltre sul rilancio di due settori che caratterizzano l'Italia: il turismo e la cultura.

MISSIONE 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica

È volta a realizzare la transizione verde ed ecologica della società e dell'economia per rendere il sistema sostenibile e garantire la sua competitività. Comprende interventi per l'agricoltura sostenibile e per migliorare la capacità di gestione dei rifiuti; programmi di investimento e ricerca per le fonti di energia rinnovabili; investimenti per lo sviluppo delle principali filiere industriali della transizione ecologica e la mobilità sostenibile. Prevede inoltre azioni per l'efficientamento del patrimonio immobiliare pubblico e privato; e iniziative per il contrasto al dissesto idrogeologico, per salvaguardare e promuovere la biodiversità del territorio, e per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento e la gestione sostenibile ed efficiente delle risorse idriche.

MISSIONE 3: Infrastrutture per la mobilità sostenibile

Si pone l'obiettivo di rafforzare ed estendere l'alta velocità ferroviaria nazionale e potenziare la rete ferroviaria regionale, con una particolare attenzione al Mezzogiorno. Potenzia i servizi di trasporto merci secondo una logica intermodale in relazione al sistema degli aeroporti. Promuove l'ottimizzazione e la digitalizzazione del traffico aereo. Punta a garantire l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL) per la rete dei porti.

MISSIONE 4: Istruzione e ricerca

Punta a colmare le carenze strutturali, quantitative e qualitative, dell'offerta di servizi di istruzione nel nostro Paese, in tutto il ciclo formativo. Prevede l'aumento dell'offerta di posti negli asili nido, favorisce l'accesso all'università, rafforza gli strumenti di orientamento e riforma il reclutamento e la formazione degli insegnanti. Include anche un significativo rafforzamento dei sistemi di ricerca di base e applicata e nuovi strumenti per il trasferimento tecnologico, per innalzare il potenziale di crescita.

MISSIONE 5: Coesione e inclusione

Investe nelle infrastrutture sociali, rafforza le politiche attive del lavoro e sostiene il sistema duale e l'imprenditoria femminile. Migliora il sistema di protezione per le situazioni di fragilità sociale ed economica, per le famiglie, per la genitorialità. Promuove inoltre il ruolo dello sport come fattore di inclusione. Un'attenzione specifica è riservata alla coesione territoriale, col rafforzamento delle Zone Economiche Speciali e la Strategia nazionale delle aree interne. Potenzia il Servizio Civile Universale e promuove il ruolo del terzo settore nelle politiche pubbliche.

MISSIONE 6: Salute

È focalizzata su due obiettivi: il rafforzamento della prevenzione e dell'assistenza sul territorio, con l'integrazione tra servizi sanitari e sociali, e l'ammodernamento delle dotazioni tecnologiche del Servizio Sanitario Nazionale (SSN). Potenzia il Fascicolo Sanitario Elettronico e lo sviluppo della telemedicina. Sostiene le competenze tecniche, digitali e manageriali del personale del sistema sanitario, oltre a promuovere la ricerca scientifica in ambito biomedico e sanitario.*

* Fonte: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Introduzione: Missione 3 - Infrastrutture per la mobilità sostenibile

Il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale è stato chiamato a svolgere un ruolo fondamentale nella definizione e nell'attuazione del PNRR con riferimento, in particolare, agli investimenti previsti nella Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" destinati per l'80% a interventi di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria nazionale e regionale (Componente 1 "Investimenti sulla rete ferroviaria") per un totale di circa 25,4 mld di euro, di cui 23,86 dedicati a investimenti RFI. Ciò in coerenza con il ruolo attribuito al trasporto ferroviario nel quadro degli obiettivi definiti dalla 'Sustainable and Smart Mobility Strategy' (SSMS) proposta dalla CE nel 2020 per contribuire alla riduzione del 90% delle emissioni di Co2 entro il 2050, e per completare lo spazio unico europeo dei trasporti delineato con il Libro Bianco del 2011 anche al fine di promuovere la coesione, ridurre le disparità regionali, migliorare la connettività e l'accesso al mercato interno per tutte le regioni.

Aggiungendo risorse a progetti già esistenti e accelerandoli, nonché introducendone di nuovi collegati alla strategia di infrastrutturazione del Paese (#Italia Veloce), gli investimenti ferroviari inseriti nella Missione 3 del PNRR – integrati con quelli previsti dal relativo Fondo Complementare ex art. 4 DL. 59/2021 – puntano a realizzare e completare opere che fanno parte di progetti infrastrutturali europei o che colmano gap penalizzanti per lo sviluppo economico del Paese e, in particolare, del Mezzogiorno e delle Isole.

Orientati allo sviluppo dei principali assi ferroviari, legandoli e integrandoli alla rete AV/AC, alla velocizzazione e all'ammodernamento dell'intera rete comprese le linee regionali, al rafforzamento del trasporto su ferro per la movimentazione delle merci sulle lunghe distanze e al miglioramento dei collegamenti di ultimo miglio, gli investimenti PNRR della Missione 3 di cui è incaricata RFI sono articolati in otto ambiti, presentati in altrettanti capitoli nelle pagine che seguono. In particolare:

1. Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il sud per i passeggeri e le merci
2. Linee ad Alta Velocità nel Nord che collegano all'Europa
3. Connessioni diagonali
4. Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)
5. Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave
6. Potenziamento delle linee regionali
7. Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie del sud
8. Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud

Tra i benefici attesi:

- maggiore integrazione tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e le ferrovie regionali
- ampliamento e integrazione dei servizi ferro/gomma
- omogeneizzazione degli standard di sicurezza
- nuove connessioni passeggeri e merci con aeroporti, porti e terminali
- ottimizzazione dell'offerta con integrazione tra servizi Alta Velocità e trasporto pubblico locale

Gli investimenti previsti mirano a completare entro il 2026 una significativa tappa verso la realizzazione di un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse al Green Deal europeo e di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs, Sustainable Development Goals) individuati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, e in particolare ad alcuni di essi.



PNRR		Contributo agli obiettivi dell'Agenda 2030					
Missione	Componente						
M3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile	C1: Investimenti sulla rete ferroviaria						

La valenza in termini di sostenibilità degli investimenti RFI riguarda tanto le finalità delle opere da realizzare, una volta attivate, quanto le scelte e le modalità di progettazione e di realizzazione. Come previsto dal RFF per tutte le misure inserite nei Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza, ne è stata infatti verificata, per la prima volta, la conformità al principio del "Do Not Significant Harm" (DNSH) definito dal Regolamento UE 2020/852 (c.d. Regolamento 'Tassonomia') in base al quale un'attività economica è sostenibile se contribuisce ad almeno uno dei sei obiettivi ambientali previsti dallo stesso Regolamento senza arrecare danno ai restanti obiettivi ambientali.

La "nuova" chiave di lettura connessa al rispetto del principio DNSH a cui sono stati sottoposti gli investimenti ferroviari ha permesso di esplicitare in modo organico come la sostenibilità dell'infrastruttura di RFI non sia solo una caratteristica intrinsecamente connessa alla modalità di trasporto per cui è realizzata (il ferro contribuisce per meno dello 0,5% alle emissioni di Co2 del settore trasporti in Europa, complessivamente responsabile del 25% delle emissioni totali), ma anche una qualità da costruire operativamente affiancando al rispetto dei vincoli normativi e procedurali consolidati l'adozione volontaria delle migliori best-practices sia in fase di progettazione che di realizzazione delle infrastrutture, per creare valore condiviso per i territori e per tutti gli stakeholder.

L'obiettivo di questa edizione straordinaria del Piano Commerciale è di dare evidenza a tutti gli stakeholder dei principali investimenti che RFI, grazie alle risorse stanziare nell'ambito del PNRR, metterà in campo nel prossimo futuro (quinquennio 2022-2026), finanziati almeno per una fase funzionale e destinati a produrre benefici commerciali apprezzabili per le Imprese Ferroviarie e per i clienti finali. Sono quindi esclusi dalla trattazione investimenti in carico a RFI inseriti nel PNRR e strettamente legati alla manutenzione dell'infrastruttura o a linee sulle quali è sospeso il normale esercizio ferroviario. Sono inoltre elencati i progetti che sono già descritti nel Piano Commerciale vigente e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Infine, per alcuni progetti che non verranno completati interamente entro il 2026, è prevista la copertura finanziaria a valore dell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma - Investimenti. Nelle schede descrittive dei progetti, l'allineamento al Contratto di Programma - Investimenti fa riferimento a quest'ultimo aggiornamento. Per completare il quadro degli investimenti previsti, nell'ultimo capitolo sono descritti anche i nuovi progetti che non rientrano nel perimetro del PNRR, ma sono finanziati nell'aggiornamento 2020/2021 del CdP-I.



LEGENDA

1. Il titolo individua univocamente uno specifico progetto.
2. Indica la riga del Contratto di Programma 2017-2021 alla quale afferisce il finanziamento dell'intervento.
3. Sintetica spiegazione del progetto volta anche a fornire, a parere del Gestore, tutte le informazioni funzionali alle Imprese Ferroviarie per valutarne gli impatti diretti e indiretti sulla loro attività.
4. Indica qualitativamente la tipologia di benefici commerciali associati all'intervento.
5. Rappresenta l'anno previsto di attivazione all'esercizio con Circolare Compartimentale. In caso i progetti prevedano più fasi di attivazione che hanno ricadute in termini di benefici per le IF verrà data evidenza delle su menzionate diverse fasi.

NOTE ESPLICATIVE

NB1: il beneficio legato a *velocità/tempi di viaggio* si riferisce a innalzamento della velocità di fiancata e/o recuperi di percorrenza e/o riduzione tempi di viaggio. Il reale beneficio potrà essere consolidato solo in relazione al modello di esercizio effettivo.

NB2: il beneficio legato all'incremento di *capacità* si riferisce al massimo numero di treni che possono essere commercializzati nella tratta potenziata. La reale possibilità di commercializzazione potrà essere consolidata solo in relazione al modello di esercizio effettivo. Il numero di treni/h si intende per senso di marcia se non diversamente esplicitato.

NB3: il beneficio legato al miglioramento dell'*accessibilità* è associato a interventi che incrementano o facilitano i punti di accesso alla rete e/o consentono l'attivazione di nuovi servizi.

NB4: il beneficio legato alla *regolarità* è associato a interventi che riducono i ritardi derivanti da:

- conflitti di circolazione;
- guasti e degradi al sistema infrastrutturale.

NB5: il beneficio legato all'incremento delle *prestazioni* è associato ad interventi per il business merci che permettono di aumentare il modulo e/o la sagoma e/o massa assiale di linea e/o potenziamento dei terminali.

NB6: il beneficio legato alla *gestione dei rotabili* è associato a interventi che variano la capacità dell'impianto.

NB7: il beneficio legato alla *gestione degli spazi di stazione* è associato a interventi che variano le superfici destinate all'attesa dei viaggiatori, all'attività commerciale delle Imprese Ferroviarie, alle altre attività commerciali.



**INVESTIMENTO 1.1: COLLEGAMENTI
FERROVIARI AD ALTA VELOCITÀ VERSO
IL SUD PER PASSEGGERI E MERCI**





Investimento 1.1: Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il sud per passeggeri e merci

Elenco progetti

Napoli-Bari

Palermo-Catania-Messina

Salerno-Reggio Calabria

Target PNRR : 69 km di nuove linee AV entro giugno 2024 e 274 km di nuove linee AV entro giugno 2026

Contributo agli obiettivi dell'Agenda 2030 (Sustainable Development Goals, SDGs)





Napoli-Bari

● **2026 fase**
● **oltre il 2026**
● **completamento**

Rif. CdP-I: 0279A, 0284, 0279B, 0281, 0099A, 0099B, 0099C - itinerario Napoli - Bari

Descrizione del progetto

Il programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari è ripartito in diversi sotto-progetti:

- realizzazione di una variante all'attuale linea Napoli-Cancello per una lunghezza complessiva di 15,5 km passando dalla stazione AV di Napoli Afragola;
- raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancello e Frasso Telesino e Frasso Telesino - Vitulano per una lunghezza di circa 46 km (Frasso Telesino-Telese al 2025, Telese-Vitulano al 2026). Verranno inoltre soppressi 25 passaggi a livello.
- raddoppio in variante di circa 47 km di linea della tratta Apice-Orsara, di cui 80% in galleria, con realizzazione della nuova stazione di Hirpinia;
- raddoppio in variante della tratta Orsara-Bovino.

Oltre agli interventi sulle linee ferroviarie, sono previsti anche quelli di potenziamento delle stazioni di Napoli e Bari, che prevedono l'adozione delle tecnologie più moderne per la gestione del traffico: Apparati Centrali Computerizzati (ACC) e Apparati Centrali Computerizzati Multistazione (ACCM).

Il completamento del raddoppio in variante della tratta Apice-Orsara è previsto oltre il 2026.

Benefici commerciali al 2026



ACCESSIBILITÀ

Maggiore accessibilità delle provincie di Caserta e Benevento alla direttrice AV Milano-Roma-Napoli tramite l'interscambio a Napoli Afragola



VELOCITÀ

Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un recupero del tempo di percorrenza stimato in 45 minuti



CAPACITÀ

Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice la capacità teorica passa dagli attuale 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia



ACCESSIBILITÀ

In relazione alla riallocazione di località di servizio ad oggi esistenti (stazione di Acerra, fermata di Casalnuovo, fermata di Valle Maddaloni, fermata di Dugenta/Frasso Telesino) e a nuove località di servizio in corso di realizzazione, quali ad esempio la nuova fermata Centro Commerciale



ACCESSIBILITÀ

Sulla tratta Frasso Telesino-Vitulano verranno attivate quattro nuove fermate e una nuova stazione



PRESTAZIONI

Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un tempo di viaggio di circa 2h mentre per i collegamenti Roma-Bari è previsto un tempo di viaggio pari a 3 h



ACCESSIBILITÀ

Sulla tratta Apice-Orsara sarà attivata una nuova stazione di Hirpinia. Verranno soppressi 5 passaggi a livello



CAPACITÀ

Sulla tratta Napoli-Foggia la capacità teorica passa dagli attuale 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia



PRESTAZIONI

Sulla tratta Napoli-Foggia sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri

250 Km	Lunghezza linea
13 Km	Lunghezza interconnessioni
12.5 ‰	Pendenza massima linea
250 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Palermo-Catania-Messina (Palermo-Catania)

• 2026

Rif. CdP-I: 0275A - Nuovo collegamento Palermo-Catania 1° fase

Descrizione del progetto

Il collegamento ferroviario Palermo-Catania è un'infrastruttura con tratti a doppio binario e tratti a semplice binario, affiancato al quale verrà mantenuta la linea storica. Tutte le stazioni servite sia dalla linea storica sia dalla linea veloce svolgeranno la funzione di scambio tra i diversi servizi offerti. L'intera linea ricade nell'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina facente parte del Corridoio Scandinavia - Mediterraneo.

Il progetto di collegamento Palermo-Catania si articola in due macrofasi. La prima ha come obiettivo la realizzazione di una nuova infrastruttura costituita da tratti a doppio binario (Fiumetorto-Lercara Dir. e Catenanuova-Bicocca) intervallati da tratti a semplice binario con caratteristiche prestazionali che consentono di sviluppare velocità di rango superiori a 160 per gran parte del tracciato.

La seconda macrofase è finalizzata all'adeguamento, in termini di interoperabilità, dei tratti di linea storica compresa fra i due suddetti tratti a doppio binario, nonché la realizzazione di ulteriori tratti di raddoppio coincidenti con le lunghe gallerie realizzate in prima macrofase.

La connessione fra linea storica e linea veloce è assicurata in corrispondenza di alcune stazioni.

Nello specifico, il progetto (il cui perimetro di intervento è costituito dalla tratta Fiumetorto-Bicocca) può essere così suddiviso:

- tratta Fiumetorto-Lercara Diramazione: realizzazione nella prima macrofase di un doppio binario in variante in sostituzione dell'attuale tracciato a semplice binario. Sul nuovo tratto a doppio binario, che si sviluppa prevalentemente in galleria, sarà realizzata la nuova fermata di Valle del Torto;
- tratta Lercara Diramazione-Vallelunga: realizzazione di un tratto in semplice binario in variante rispetto alla linea storica, nella seconda macrofase è previsto il raddoppio della tratta e la contestuale dismissione del corrispondente tratto di linea storica;
- tratta Vallelunga-Caltanissetta Xirbi: nella prima macrofase sarà realizzato un nuovo singolo binario veloce in variante rispetto alla linea storica. Nella seconda macrofase è previsto l'adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) del tratto rimanente di linea storica;
- tratta Caltanissetta Xirbi-Nuova Enna: verrà realizzato in prima macrofase un tratto di linea veloce a semplice binario in variante alla linea storica;
- tratta Nuova Enna-Catenanuova: in prima macrofase è prevista la realizzazione della nuova tratta veloce a semplice binario in variante rispetto alla linea storica. In seconda macrofase è previsto l'adeguamento della linea storica rimanente;
- tratta Catenanuova-Bicocca: realizzazione nella prima macrofase del raddoppio della linea attuale a semplice binario.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Riduzione dei tempi di percorrenza tra Palermo-Catania fino a 2 h 15' rispetto all'attuale 3h



CAPACITÀ

Sviluppo di un nuovo modello di offerta che preveda collegamenti veloci tra i maggiori centri abitati e collegamenti capillari fra le provincie di Agrigento, Caltanissetta, Enna e Catania

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Il nuovo collegamento Palermo-Catania permetterà di ridurre i tempi di percorrenza attuali di circa 60', collegando le due città metropolitane in 2 ore, rispetto alle 3 h attuali. La nuova infrastruttura consentirà di rivedere il modello di servizio regionale che preveda la velocizzazione dei collegamenti fra le principali città siciliane



PRESTAZIONI

L'adeguamento prestazionale dell'intera infrastruttura Palermo-Catania in termini di modulo peso assiale e sagoma permetterà di sviluppare il traffico dei treni merci all'interno dell'isola



ACCESSIBILITÀ

Miglioramento dell'accessibilità ai servizi ferroviari grazie alla realizzazione delle nuove località di servizio di Valle del Torto, Nuova Enna e all'adeguamento delle stazioni principali ricadenti sulla nuova linea e sui tratti di linea storica che rimarranno in esercizio

70 Km	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
200 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C45 Hight Cube	Sagoma
600 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto*

* nelle tratte raddoppiate

Palermo-Catania-Messina (Catania-Messina)

oltre il
2026

Rif. CdP-I: 0249 - Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo

Descrizione del progetto

Il progetto di raddoppio del tratto Giampilieri-Fiumefreddo, in variante rispetto all'attuale linea per un'estensione di circa 42 km, consentirà di completare il raddoppio dalla linea Messina-Catania, mantenendo un breve tratto di collegamento con l'attuale stazione di Letojanni.

Rispetto alla linea a semplice binario attualmente in esercizio, parallela alla costa, il nuovo percorso si sviluppa a monte dell'attuale con la contestuale realizzazione di nuove località di servizio: Fiumefreddo – Calatabiano, Alcantara-Giardini Naxos, Taormina, S. Alessio-S. Teresa, Nizza-Alì e Scaletta Zanclea.

L'intervento è suddiviso in due lotti funzionali. Il primo è relativo al raddoppio del tratto Fiumefreddo-Taormina, con contestuale messa fuori esercizio della linea attuale fra gli impianti Fiumefreddo e l'allaccio dell'interconnessione di Letojanni sulla linea storica. La località di Taormina in questa fase assume temporaneamente la funzione di stazione di passaggio dal doppio al semplice binario da cui si dirama un'interconnessione a semplice binario fino alla stazione di Letojanni.

Il secondo lotto è relativo al completamento del raddoppio fino a Giampilieri e la dismissione della linea attuale fra gli impianti di Letojanni e Giampilieri. Verrà mantenuta in esercizio l'interconnessione per Letojanni che assumerà la funzione di linea diramata. La stazione di Letojanni in particolare, assumerà la funzione di stazione di testa per i servizi metropolitani dell'area di Catania.

Caratteristiche tecniche

L'intera linea ricade nell'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina facente parte del Corridoio Core Scandinavo Mediterraneo della rete TEN-T. In questa sezione sarà caratterizzato da sagoma idonea per trasporti codificati High Cube, modulo 600 metri, peso assiale D4. La gestione della linea avverrà tramite ACC-M/SCC-M/ERTMS L2.



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Ridurre i tempi di percorrenza tra Catania e Messina di circa 20 minuti



CAPACITÀ

Il raddoppio della linea permetterà di poter programmare fino a 10 treni/h per senso di marcia



REGOLARITÀ

Il raddoppio della linea permetterà di eliminare le interferenze di circolazione nelle stazioni di passaggio da doppio a semplice binario e nelle stazioni dove si effettuano gli incroci



PRESTAZIONI

L'adeguamento prestazionale dell'intera infrastruttura Palermo-Catania-Messina in termini di modulo peso assiale e sagoma permetterà di sviluppare il traffico dei treni merci all'interno dell'isola



ACCESSIBILITÀ

Sviluppo di servizi di collegamento veloce fra i maggiori centri abitati e servizi di tipo metropolitano verso il nodo di Catania, con realizzazione delle nuove località di servizio Fiumefreddo-Calatabiano, Alcantara-Giardini Naxos, Taormina, S. Alessio-S. Teresa, Nizza-Ali e Scaletta Zanclea

Salerno-Reggio Calabria

• **2026** fase
• **oltre il 2026**
• **completamento**

Rif. CdP-I: 1107 - AV-AC Salerno-Reggio Calabria

Descrizione del progetto

La realizzazione del nuovo collegamento ad alta velocità fra Salerno e Reggio Calabria, in nuovo tracciato rispetto alle dorsali esistenti, è articolato nei seguenti lotti funzionali prioritari:

- lotto 1a: Battipaglia-Romagnano, che consente di ottenere benefici anche sulla relazione Battipaglia – Potenza
- lotto 1b: Romagnano-Praja, con interconnessione con la dorsale tirrenica
- lotto 2: Praja-Tarsia, con interconnessione con la linea Metaponto – Sibari
- lotto 3: Tarsia-Montalto (CS);
- lotto 4: Montalto-Lamezia Terme.

I successivi lotti interessano le seguenti relazioni:

Lamezia Terme-Gioia Tauro;

Gioia Tauro-Villa San Giovanni/Reggio Calabria

In aggiunta, il raddoppio della linea esistente Paola-Cosenza (attraverso la nuova galleria Santomarco) è finalizzato a potenziare il collegamento tra la linea Tirrenica e Cosenza, sia per il trasporto passeggeri che merci.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Il completamento del primo lotto funzionale al 2026 consente di ottenere un recupero dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti nella relazione Battipaglia-Potenza

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Il lotto 2 Praja-Tarsia crea un nuovo collegamento tra le linee tirrenica-ionica, contribuisce ai recuperi di percorrenza verso Sibari/Crotone e Cosenza (fino a 90 minuti)



VELOCITÀ

Al completamento di tutta l'opera, il tempo di percorrenza Roma-Reggio Calabria sarà di 3 ore e 40 minuti



INTEGRAZIONE DELLA RETE

La nuova infrastruttura consentirà pertanto di sviluppare nuovi traffici viaggiatori lungo l'asse nord-sud della penisola, a beneficio anche dei collegamenti da e per la Sicilia



INTERMODALITÀ

L'infrastruttura consentirà l'incremento del traffico merci in adduzione al porto di Gioia Tauro

18‰	Pendenza massima linea
300 Km/h	Velocità massima
25 Kv c.a.	Elettrificazione
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto



**INVESTIMENTO 1.2: LINEE AD ALTA
VELOCITÀ NEL NORD CHE COLLEGANO
ALL'EUROPA**





Investimento 1.2: Linee ad alta velocità nel nord che collegano all'Europa

Elenco progetti

Brescia-Verona-Vicenza

Liguria-Alpi

Circonvallazione di Trento

Target PNRR : 53 km di nuove linee AV/AC a dicembre 2025 e 180 km entro giugno 2026.

Contributo agli obiettivi dell'Agenda 2030 (Sustainable Development Goals, SDGs)





Brescia-Verona-Vicenza: tratta Brescia-Verona

• **2026**

Rif. CdP-I: 0361 – Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona

Descrizione del progetto

Il progetto è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T Mediterraneo che collega la penisola iberica al confine ucraino ed è articolato come segue:

- 2026 – 1°Lotto Funzionale: Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona Ovest);
- oltre 2026 – 2°Lotto Funzionale: Quadruplicamento in uscita Est da Brescia;

Il primo lotto prevede la realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC di lunghezza pari a 47,6 km nelle regioni Lombardia e Veneto.

Il secondo lotto prevede la realizzazione di un quadruplicamento in uscita dalla stazione di Brescia fino all'interconnessione Brescia est per un'estesa di circa 10,7 km nei comuni di Brescia, Rezzato e Mazzano.

Con Delibera CIPE n. 42/2017 si è richiesto di effettuare lo studio di fattibilità dell'inserimento di una fermata ferroviaria per l'area turistica del Basso Lago di Garda, localizzata in prossimità del casello autostradale di Sirmione. Sono state presentate al MIMS due alternative (soluzione Ovest ed Est).

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

La nuova tratta AV/AC Brescia-Verona costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 10'



ACCESSIBILITÀ

Con l'attivazione della fermata AV/AC Basso Garda, inoltre, aumenterà il livello di servizio dell'importante zona turistica del lago di Garda



REGOLARITÀ

Incremento della capacità e della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV)



PRESTAZIONI

Incremento del transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



CAPACITÀ

Il quadruplicamento Brescia-Brescia Est risolverà il collo di bottiglia in uscita da Brescia incrementando il livello capacitivo dell'intera tratta. Ne deriva che la capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori relazioni

Tracciato quadruplicamento Brescia-Brescia Est

10,7 Km	Lunghezza linea
5-3,8 ‰	Pendenza massima linea
200 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Tracciato quadruplicamento Brescia Est-Verona

47,6 Km	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
250 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Ovest

oltre il
2026

Rif. CdP-I: 0361 – Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona

Descrizione del progetto

Gli interventi del Nodo di Verona del progetto ingresso Ovest prevedono la realizzazione di 3,6 km di nuova linea AV/AC, 4,2 km di nuova Linea Storica e 3,3 km di linea indipendente merci, oltre alla sistemazione del Piano Regolatore Generale di Verona Porta Nuova per l'ingresso dell'AV/AC da Milano.

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

La nuova tratta AV/AC Brescia-Verona costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 10'.



CAPACITÀ

La capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori collegamenti



PRESTAZIONI

Incremento del transito dei treni merci, grazie alla realizzazione secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci



CAPACITÀ

La realizzazione della linea Indipendente Merci inoltre consentirà di liberare in parte il nodo di Verona dai flussi da/per la linea del Brennero. La nuova infrastruttura inoltre potenzierà i collegamenti con lo scalo merci di Verona Quadrante Europa



Tracciato Nodo Verona Ovest-Linea AV/AC

3,6 Km	Lunghezza linea
12,17 ‰	Pendenza massima linea
160 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Tracciato Nodo Verona Ovest-Linea indipendente Mercè

3,3 Km	Lunghezza linea
12,25 ‰	Pendenza massima linea
100 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Est

oltre il
2026

Rif. CdP-I: 0362A – Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (primo lotto funzionale)

Descrizione del progetto

Gli interventi del Nodo di Verona del progetto ingresso Est riguardano interventi funzionali all'ingresso a Verona della tratta Verona-Padova con la realizzazione di circa di 6,6 Km di nuova linea AV/AC, una nuova stazione elementare a Verona Porta Nuova e dei binari dedicati all'AV a Verona Porta Vescovo, collegati dal nuovo ponte sull'Adige. Inoltre è previsto un nuovo fascio merci di tre binari, scalo Cason, a modulo 750 metri, situato in adiacenza alla linea merci realizzata nel nodo Ovest.

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

La nuova tratta AV/AC Verona-Padova costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 10'



CAPACITÀ

La capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori collegamenti



ACCESSIBILITÀ

Nuova stazione elementare AV a Verona Porta Nuova



PRESTAZIONI

La tratta consentirà il transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci



CAPACITÀ

La nuova stazione merci di «scalo Cason» permetterà di ricevere i treni merci diretti a Verona Quadrante Europa da Milano e di supportare la gestione del traffico del nodo di Verona

6,6 Km	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
115 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto



Brescia-Verona-Vicenza: tratta Verona-Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza

• **2026** fase
• **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdP-I: 0362A – Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (primo lotto funzionale)

Descrizione del progetto

Il progetto Verona-Bivio Vicenza è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T Mediterraneo che collega la penisola iberica al confine ucraino e costituisce il 1° lotto funzionale della linea AV/AC Verona-Padova, di lunghezza complessiva di 83 km, articolata in 3 lotti.

La tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza, è suddivisa in due lotti costruttivi e prevede la realizzazione, tra la stazione di Verona Porta Vescovo ed il comune di Altavilla Vicentina, di circa 44,25 km di nuova linea AV/AC, oltre il rifacimento di circa 7 km di linea storica. La nuova linea ad alta velocità, a meno di brevi tratti in galleria artificiale di lunghezza complessiva di 2,3 km, si sviluppa in superficie prevalentemente in rilevato o trincea.

Il progetto di attraversamento di Vicenza è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T Mediterraneo che collega la penisola iberica al confine ucraino e costituisce il 2° lotto funzionale della linea AV/AC Verona-Padova, di lunghezza complessiva di 83 km, articolata in 3 lotti.

Il progetto comprende la realizzazione della nuova linea AV/AC per una estensione di circa 6,2 km, con tracciato in superficie in affiancamento alla linea esistente, tra il km 43+650 ed il km 49+827, la rilocazione verso nord di 2,7 km dell'esistente linea Milano-Venezia, il riassetto del PRG di Vicenza, inclusa la realizzazione di una nuova stazione elementare AV/AC (4 binari), nonché l'inserimento al km 46+400 della nuova fermata Fiera, a servizio sia della linea storica che dell'alta velocità.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

La nuova tratta AV/AC Verona-Vicenza costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 5'



CAPACITÀ

Si avrà un incremento della capacità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV)



REGOLARITÀ

Si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV)



PRESTAZIONI

La nuova tratta AV/AC Verona-Vicenza costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



ACCESSIBILITÀ

L'attivazione della fermata «Fiera» a Ovest di Vicenza permetterà inoltre di servire via ferro, anche con servizi a lunga percorrenza, una zona strategica della città. Nuova stazione elementare AV/AC in realizzazione a Vicenza, nel perimetro degli interventi da PRG



PRESTAZIONI

Il fascio merci della stazione di Vicenza sarà adeguato al modulo 750m e centralizzato, potenziandone le funzioni a supporto della circolazione lungo il Corridoio Mediterraneo

Tratta Verona-Bivio Vicenza

44,25 Km	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
250 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Tratta di attraversamento di Vicenza

6,2 Km	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
160 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Liguria-Alpi: Potenziamento linea Gallarate-Rho

● **2026**
fase

Rif. CdP-I: 0294 – Potenziamento linea Gallarate-Rho

Descrizione del progetto

Il potenziamento della linea Gallarate-Rho prevede in prima fase il quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago (8 km), con l'adeguamento della fermata di Vanzago Pogliano, la realizzazione della nuova fermata di Nerviano e la sistemazione della stazione di Parabiago con la realizzazione di nuovi binari di attestamento. Nell'ambito del progetto è prevista una prima fase con interventi di PRG nella stazione di Rho per consentire l'innesto del nuovo quadruplicamento. Saranno realizzati due nuovi binari, rispettivamente uno in affiancamento all'esistente binario pari e uno in affiancamento all'esistente binario dispari. In questo modo si avrà una specializzazione dei binari centrali per i servizi suburbani mentre i binari esterni saranno specializzati per le relazioni veloci. Per il potenziamento dei collegamenti tra Milano e l'aeroporto di Malpensa è prevista la realizzazione del Raccordo Y tra la linea RFI e la linea FerrovieNord, a sud dell'impianto di Busto Arsizio. La nuova tratta avrà una velocità massima pari a 150 km/h, sarà banalizzata e attrezzata con ERTMS/ETCS L2 e rispetterà gli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma P/C80. Sulla tratta sarà previsto un distanziamento dei treni a 4'; la gestione della circolazione nella tratta avverrà dal Posto Centrale di Milano Greco Pirelli.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Incremento della capacità della linea Rho-Parabiago da 10 tr/h a 24 tr/h



REGOLARITÀ

Incremento degli indici di regolarità, con separazione tra i traffici suburbani, regionali, lunga percorrenza e merci



ACCESSIBILITÀ

Incremento accessibilità grazie alla realizzazione della nuova fermata di Nerviano

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



REGOLARITÀ

Il progetto di messa a PRG della stazione di Rho, nell'ambito del quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, prevederà la razionalizzazione dei flussi di traffico in impianto attraverso la realizzazione di un'opera di scavalco e la velocizzazione a 100 km/h dei principali itinerari di stazione



Liguria-Alpi: Quadruplicamento Milano Rogoredo-Pavia

● **2026**
fase

Rif. CdP-I: 0335 – Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo

Descrizione del progetto

Il progetto di quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pavia prevede in prima fase il quadruplicamento dei binari nella tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele (11 km), con l'adeguamento degli impianti di Locate Triulzi e Pieve Emanuele, in cui è prevista la realizzazione di un nuovo binario di attestamento. Il quadruplicamento sarà realizzato mediante una nuova coppia di binari in affiancamento a quella esistente. Si avrà così la separazione tra i traffici lenti e i traffici veloci di lunga percorrenza, con specializzazione delle due linee. Contestualmente è previsto il rinnovo degli impianti tecnologici nella tratta Milano Rogoredo-Pavia, con l'accentramento della gestione della circolazione presso il Posto Centrale di Milano Greco Pirelli. La tratta in oggetto avrà una velocità massima pari a 180 km/h (in rango C), sarà banalizzata e attrezzata con ERTMS/ETCS L2 sovrapposto e rispetterà gli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma P/C80. Sulla tratta sarà previsto un distanziamento dei treni a 5'.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Incremento della capacità della tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele da 10 tr/h a 20 tr/h



REGOLARITÀ

Incremento degli indici di regolarità, con separazione tra i traffici suburbani, regionali, lunga percorrenza e merci

Liguria-Alpi: Terzo Valico dei Giovi

• 2025

Rif. CdP-I: P234 – Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi

Descrizione del progetto

Il progetto del Terzo Valico dei Giovi prevede la realizzazione di 53 km di nuova linea (oltre le interconnessioni), di cui 37 km in galleria. Un elemento principale è la nuova galleria di Valico a doppia canna per un'estesa totale di 27 km, con by-pass ogni 500 metri e quattro finestre di accesso intermedio.

È prevista un'interconnessione a Novi Ligure per i collegamenti verso Torino/Francia e una interconnessione in prossimità dello sbocco sud denominata Principe-Porti per il collegamento diretto della linea con la bretella di Voltri. Tra la galleria di Valico e la galleria Serravalle è prevista la realizzazione del nuovo PM Libarna, con binario di modulo pari a 750 metri. Il progetto prevede inoltre la messa a PRG dell'impianto di Rivalta Scrivia, con la realizzazione di un nuovo binario di precedenza a servizio della linea di modulo pari a 750 metri e quattro nuovi binari a servizio degli impianti raccordati di modulo pari a 750 metri. Lato nord, l'intervento termina in corrispondenza dell'attuale stazione di Tortona dove il progetto, ad oggi approvato, prevede un innesto a raso sulla linea Alessandria - Tortona. La nuova linea ha una duplice valenza merci e passeggeri. Per il traffico merci consentirà di ridurre la pendenza fino ai valori standard, permetterà il trasporto dei semirimorchi e dell'autostrada viaggiante nonché treni lunghi fino a 740 metri. Per il traffico viaggiatori permetterà una riduzione del tempo di viaggio tra Torino/Milano e Genova grazie ad una velocità massima fino a 250 km/h. La linea sarà alimentata a 3 kV c.c., sarà attrezzata con ERTMS/ETCS L2, e rispetterà gli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma P/C80.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Riduzione tempi di percorrenza: Genova-Milano in circa 1h e Genova-Torino in circa 1h15', al completamento di tutti gli interventi programmati sugli itinerari



REGOLARITÀ

Miglioramento della gestione della circolazione con la realizzazione delle nuove tecnologie e piena interoperabilità grazie all'adozione di ERTMS L2



PRESTAZIONI

Adeguamento dei collegamenti tra il sistema portuale di Genova e la pianura padana alle Specifiche Tecniche per l'Interoperabilità (STI): la nuova linea dei Giovi, congiuntamente agli interventi programmati sull'itinerario, consentirà l'eliminazione dei vincoli della pendenza e il transito di treni merci di lunghezza fino a 740 m, in grado di trasportare container high-cube e semirimorchi (codifica traffico combinato P/C80) senza limitazioni di peso assiale (codifica D4)



53 Km	Lunghezza linea
37 Km	Sviluppo in galleria
13 Km	Lunghezza interconnessioni
12,5 ‰	Pendenza massima linea
12,5 ‰	Pendenza massima interconnessioni
200-250 Km/h	Velocità massima
100-160 Km/h	Velocità massima interconnessioni
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
GABARIT C PMO5 interoperabile	Sagoma limite
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Liguria-Alpi: Nodo di Genova

● **2024 fase**
● **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdPI: P234 – Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi

Descrizione del progetto

Gli interventi di potenziamento del Nodo ferroviario di Genova prevedono:

- il quadruplicamento Voltri-Sampierdarena, con il prolungamento della bretella di Voltri sia lato levante, che verrà allacciata verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità di Bivio Polcevera, che con il collegamento al Terzo Valico Giovi in corrispondenza del Bivio Principe-Porti; questo intervento consentirà di destinare la linea attuale al servizio metropolitano. La nuova linea, gestita dal Posto Centrale di Genova Teglia, avrà una velocità massima di 160 km/h, sarà alimentata a 3 kV c.c. e rispetterà gli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma P/C80;
- la realizzazione dei nuovi apparati ACC nelle stazioni di Genova Sampierdarena e Genova Brignole, con il sestuplicamento della tratta Genova Principe-Genova Brignole, al fine di eliminare le attuali interferenze a raso generate agli innesti, nell'ambito della stazione di Genova Brignole, della linea sotterranea nelle gallerie Traversata Nuova e Traversata Vecchia della linea di superficie;
- il PRG definitivo della stazione di Genova Voltri, che prevede il potenziamento delle funzioni di attestamento per i servizi di TPL e la modifica del fascio merci a servizio del Porto di Prà, che raggiungerà una configurazione con 7 binari a modulo 750 m; nell'orizzonte del PNRR è previsto il rilascio di una prima fase funzionale, in subordine alla demolizione del viadotto autostradale di accesso al porto le cui pile interferiscono con il sedime di progetto;
- il potenziamento dello scalo di Genova Campasso e l'adeguamento/riattivazione della tratta tra la radice nord di Campasso e Bivio Fegino. Gli interventi di adeguamento e completamento dello scalo di Campasso prevedono la realizzazione di 8 nuovi binari centralizzati a modulo 750 metri e gestiti dal nuovo ACC di stazione. Gli interventi di realizzazione del corpo ferroviario interessano un'area di circa 48.500 metri quadrati della superficie complessiva di 136.900 metri quadrati di Parco Campasso. L'itinerario tra i terminal portuali di Calata Sanità-Bettolo e il Terzo Valico dei Giovi via Campasso consentirà il transito dei contenitori HIGH-CUBE (codificati P/C45) senza limitazioni.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Eliminazione dei colli di bottiglia nel Nodo, grazie alla separazione dei flussi di traffico passeggeri a lunga percorrenza e merci da quelli metropolitani-regionali e all'incremento dell'offerta di trasporto e della frequenza dei treni regionali e metropolitani (da 10 a 12 treni/h sulla relazione Voltri-Brignole)



PRESTAZIONI

Potenziamento dell'impianto retroportuale di Genova Campasso, con possibilità di gestire treni completi a standard 740 m direttamente da/per gli impianti di origine/destino



Circonvallazione di Trento

• 2026

Rif. CdP-I: 0337 – Accesso al Brennero lotto 3: circonvallazione di Trento e Rovereto

Descrizione del progetto

Il progetto di accesso al Brennero è finalizzato al potenziamento del Core Corridor europeo TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, di collegamento tra Helsinki e La Valletta.

L'intervento consiste nella realizzazione di ulteriori lotti prioritari per il potenziamento della linea Fortezza-Verona di accesso da sud al nuovo tunnel di base del Brennero, i cui lavori sono già in corso.

La circonvallazione di Trento, rientrante nel lotto 3 dell'investimento descritto, ha origine in località Roncafort, nei pressi dell'interporto di Trento, procedendo in stretto affiancamento alla linea storica per circa 2,5 km, per poi portarsi in prossimità della sede dell'ex scalo Filzi, da cui ha origine la galleria di Trento, che termina presso la località Acquaviva, dell'estesa di circa 12 km a doppia canna.

Obiettivo dell'intervento è la realizzazione del quadruplicamento della tratta con shunt del centro abitato di Trento, per il transito dei treni merci.

Nel 2018 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa RFI-PAT-Comune Trento per l'individuazione degli input per la Project Review e la possibile compatibilizzazione con gli altri interventi di mobilità locale in studio.

Nel 2019 è stato sottoscritto l'Atto aggiuntivo al Protocollo d'Intesa, nel quale RFI si è impegnata a sviluppare la revisione del PFTE della circonvallazione di Trento.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Si avrà una diversione del traffico merci sulla circonvallazione di Trento con migliori prestazioni e una conseguente liberazione di capacità sulla tratta storica in ambito urbano a beneficio di un possibile incremento del servizio di tipo regionale



PRESTAZIONI

La circonvallazione costituirà il quadruplicamento dell'infrastruttura attuale e sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci, consentendo così sia il transito di treni veloci che merci

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



REGOLARITÀ

Si avrà un miglioramento dell'offerta in termini di regolarità e una riduzione dei tempi di percorrenza, grazie anche alla specializzazione delle linee nelle tratte quadruplicate e al by-pass dei centri urbani di Trento, Bolzano e Rovereto



REGOLARITÀ

Si avrà una razionalizzazione dei flussi da nord in ingresso al nodo di Verona, con la specializzazione delle linee per i flussi merci al servizio del terminale Quadrante Europa e per i flussi viaggiatori diretti al nodo



CAPACITÀ

L'obiettivo è un incremento della capacità con 400 treni al giorno in transito al Brennero al completamento dell'intero progetto di quadruplicamento Fortezza-Verona

15 KM	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
200 KM/h	Velocità massima
3 Kv	Elettificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto



INVESTIMENTO 1.3: CONNESSIONI DIAGONALI





Investimento 1.3: Connessioni diagonali

Elenco progetti

Roma-Pescara

Orte-Falconara

Taranto-Battipaglia

Target PNRR : 87 km di nuove linee o di raddoppi entro giugno 2026.

Contributo agli obiettivi dell'Agenda 2030 (Sustainable Development Goals, SDGs)





Roma-Pescara

- **2026** fase
- **oltre 2026** completamento

Rif. CdP-I: P240A - Roma-Pescara

Descrizione del progetto

Il potenziamento del collegamento ferroviario Roma-Pescara è articolato in vari interventi. Sono stati individuati quelli prioritari, che costituiscono la prima fase del progetto:

- Scafa – Manoppello: Raddoppio prevalentemente in variante di circa 7 km, con velocità massima di 160 km/h;
- Manoppello – Interporto: raddoppio in sede per circa 5 km, con velocità massima pari a 160 km/h;
- Sulmona – Pratola Peligna: raddoppio in sede rettificata per circa 5 km, con velocità massima pari a 160 km/h;
- Tagliacozzo – Avezzano: raddoppio in sede per circa 15 km per una velocità 200 km/h e pendenza massima del 23 ‰.

Sono inoltre previsti, a completamento del progetto, i seguenti interventi:

- Pratola Peligna–Scafa: raddoppio prevalentemente in variante di circa 25 km, per una velocità massima pari a 160 km/h. E' prevista lo spostamento della stazione di Torre de'Passeri;
- Roma (Corcolle)–Tagliacozzo: nuova linea di circa 53 km di cui circa 40 km in galleria, per una velocità massima pari a 200 km/h e una pendenza massima del 21 ‰;
- Avezzano – Sulmona: nuova linea a semplice binario di circa 33 km di cui circa 18 in galleria, per una velocità massima pari a 200 km/h.

E' inoltre in corso, su altro progetto di investimento, il raddoppio della tratta Pescara-Chieti-Interporto.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Tratte Sulmona-Pratola Peligna, Tagliacozzo-Avezzano e Scafa-Manoppello-Interporto: velocizzazione fino a 5' per alcuni servizi



REGOLARITÀ

Tratte Sulmona-Pratola Peligna, Tagliacozzo-Avezzano e Scafa-Manoppello-Interporto: miglioramento della regolarità per alcuni servizi

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Riduzione tempi di percorrenza: Roma-Pescara in circa 2h rispetto agli attuali 3h 20', con un minor tempo di percorrenza fino a 80' (al completamento dell'intero progetto)



CAPACITÀ

Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio, con possibilità di istituire servizi di tipo metropolitano tra Chieti e Pescara



VELOCITÀ

Velocizzazione e sistematizzazione dei collegamenti tra Pescara e L'Aquila, grazie anche ad altri interventi in corso e programmati sulla linea L'Aquila-Sulmona (Bretella Sulmona, Nuova fermata Sulmona S.Rufina, Elettrificazione Sulmona-L'Aquila)



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire lo sviluppo del traffico merci

32 Km	Lunghezza linea
200 Km/h	Velocità massima
23 ‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo
SCC-M/ACCM	Sistema di esercizio
I&C	Informazione al pubblico

I principali
numeri
del progetto*

* nelle tratte raddoppiate

Orte-Falconara

- **2026** fase
- **oltre il 2026** completamento

Rif. CdP-I: 0298 - Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio; 1175-Raddoppio PM228-Albacina

Descrizione del progetto

Gli interventi consistono nel raddoppio selettivo di tratte della linea trasversale appenninica Orte-Falconara. Il progetto si articola nei seguenti macro-interventi individuati nel medio termine:

- nuovo collegamento tra Castelplanio e PM228 in variante con shunt di Albacina , per una lunghezza pari a 24 km;
- raddoppio in affiancamento della tratta PM228 - Albacina, per una lunghezza di 5 km;
- upgrade tecnologico per la velocizzazione delle tratte Falconara-Castelplanio, Fabriano-Foligno, Foligno-Spoleto e Terni-Orte;
- raddoppio Spoleto-Terni, per una lunghezza pari a 29 km.(Non finanziato)

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Recupero di percorrenza fino a circa 20' (previa verifica opere d'arte), per alcuni servizi Roma-Ancona grazie ad una prima fase di interventi infrastrutturali e tecnologici



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alle tratte raddoppiate



ACCESSIBILITÀ

Raddoppio PM 228-Albacina: incremento dei livelli di regolarità e miglioramento dell'accessibilità della stazione di Albacina

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Al termine degli interventi sarà possibile conseguire una riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma e Ancona per alcuni servizi fino a circa 30' e tra Roma e Perugia fino a circa 15' in relazione al modello di esercizio e al completamento del raddoppio Spoleto-Terni



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alla revisione del modello di esercizio che scaturisce dalla nuova configurazione infrastrutturale e dalla differente programmazione dei servizi, anche in relazione al completamento del raddoppio Spoleto-Terni



CAPACITÀ

Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sull'intera linea



ACCESSIBILITÀ

Miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni merci

200 KM/h	Velocità massima
12 ‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Taranto-Battipaglia

● **2026** fase
● **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdP-I: P238 - Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto

Descrizione del progetto

Gli interventi consistono in velocizzazioni diffuse, tramite rettifiche di tracciato per un'estesa di circa il 30% dell'intera linea, sovralti in curva e istituzione dei ranghi di velocità C e P da Potenza a Metaponto.

Velocizzazioni puntuali degli ingressi in stazione, tramite realizzazione di sottopassi e itinerari in deviata a 60 km/h e risanamenti di tratti in frana (Campomaggiore e Brindisi M.)

E' prevista l'istallazione di un nuovo sistema di distanziamento con blocco emulato in luogo dell'attuale BCA e istituzione di nuovi punti di incrocio (Ginosa, Pisticci, Salandra, Brindisi di Montagna), in modo da consentire nuovi servizi di TPL cadenzati e l'accrescimento di traffico merci.

Miglioramento dell'accessibilità per i viaggiatori, grazie alla realizzazione di nuovi marciapiedi a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) e Persone a mobilità ridotta (PMR) in ogni località di servizio; inoltre verrà realizzata una nuova fermata in corrispondenza del centro abitato di Castellaneta Marina.

Adeguamento agli standard di traffico merci, tramite interventi di messa a modulo 750 metri sulla Taranto-Metaponto (PRG della stazione di Castellaneta M., per i nuovi traffici previsti sulla relazione Bari-Taranto-Gioia Tauro) e 575 metri sulla tratta Metaponto-Potenza (interventi di PRG previsti a Pisticci, Salandra, Trivigno e Potenza C.le.

Sagoma P/C 80 per il tratto Taranto-Metaponto-Grassano e sagoma a P/C 25 da Grassano-Potenza.

Peso assiale D4 per il tratto Taranto-Metaponto-Grassano e peso assiale a C3 da Grassano-Potenza.

E' prevista inoltre la soppressione di alcuni passaggi a livello.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Recupero dei tempi di percorrenza sull'itinerario Taranto-Napoli di circa 30', anche grazie al progetto AV Salerno-Reggio Calabria



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie ai nuovi punti di incrocio



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire l'avvio del traffici merci e il transito di treni di lunghezza 575 metri



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni a 750 metri sulla tratta Taranto-Metaponto e 575 metri sulla Metaponto-Potenza



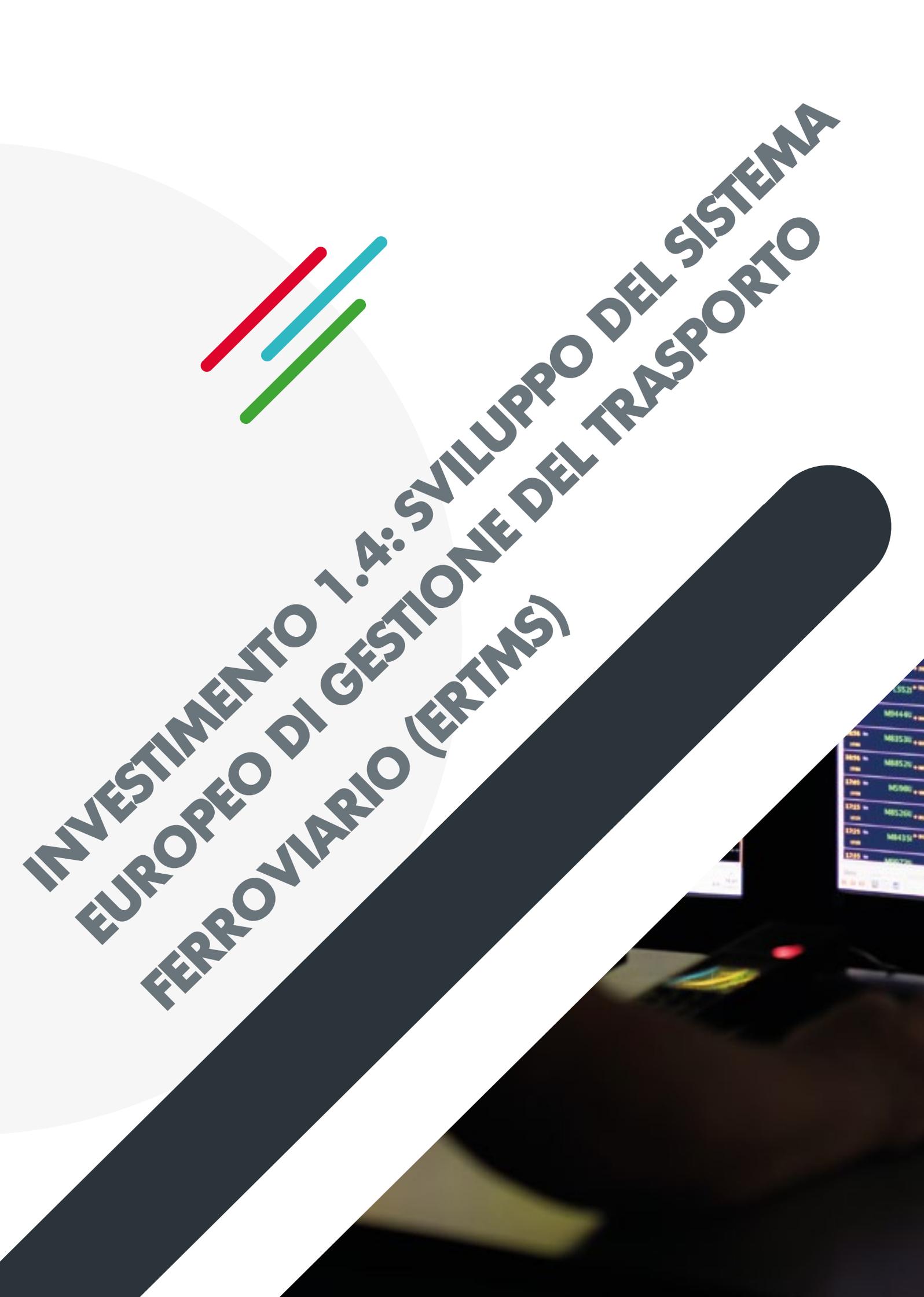
ACCESSIBILITÀ

Accessibilità alle località di servizio dotate di nuovi marciapiedi e sottopassi e della nuova fermata Marina di Castellaneta

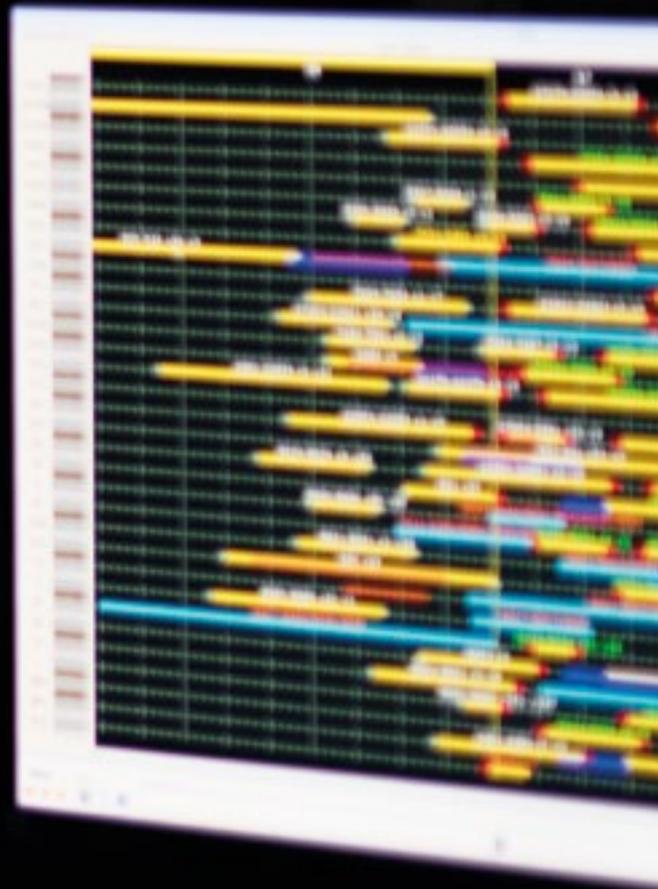
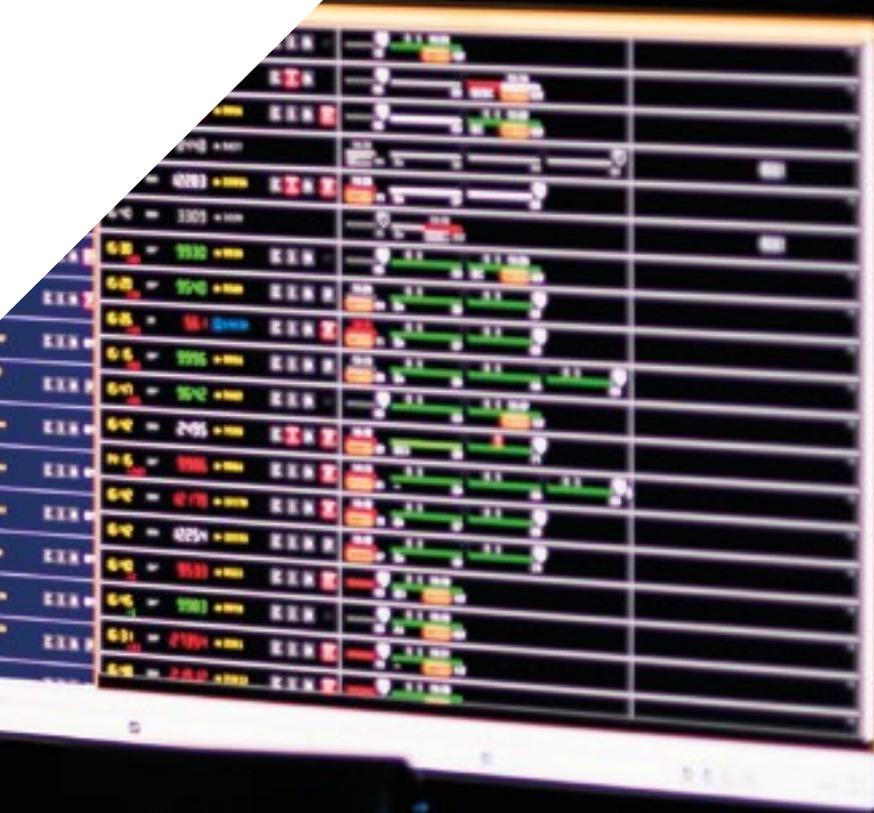
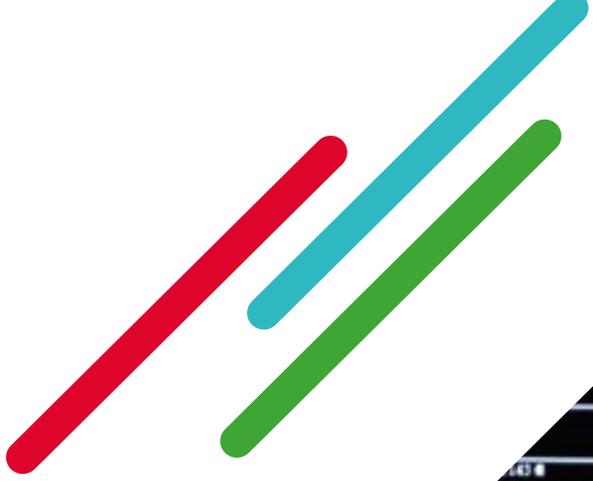
250 KM	Lunghezza linea
SEDE	Semplice binario
200 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettificazione
15‰	Pendenza massima linea
D4*	Peso assiale
P/C80*	Sagoma
575/750 m	Modulo
ACC-M	Sistema di esercizio

I principali
numeri
del progetto

* Tratta Taranto-Metaponto-Grassano



INVESTIMENTO 1.4: SVILUPPO DEL SISTEMA EUROPEO DI GESTIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO (ERTMS)



Investimento 1.4: Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)

Elenco progetti

Programma Nazionale ERTMS

Target PNRR : 1377 Km di linea attrezzati con ERTMS entro dicembre 2024. 3400 Km entro giugno 2026.

Contributo agli obiettivi dell'Agenda 2030 (Sustainable Development Goals, SDGs)





Programma nazionale ERTMS

Rif. CdP-I: A2011 - Programma Nazionale ERTMS

Il programma ERTMS nasce dalla volontà, condivisa con l'Unione Europea, di connettere senza limitazioni i vari stati membri, applicando a bordo dei treni e a terra la medesima tecnologia.

Già da alcuni anni l'Italia è impegnata nella realizzazione del cosiddetto «Breakthrough Program», che permetterà entro il 2023 di estendere la tecnologia ERTMS ai principali corridoi del nord in sovrapposizione all'attuale sistema SCMT.

Dal 2022 è prevista l'implementazione del sistema ERTMS L2 Stand Alone, con il decommissioning del Sistema nazionale (SCMT) e il progressivo upgrading con ERTMS dei veicoli (circa 5000 oggi circolanti con SCMT). Nel PNRR è previsto l'attrezzaggio di circa 3.400 km con ERTMS, di cui 1377 km negli anni 2022-2024 e ulteriori 2023 km negli anni 2025-2026.

Benefici commerciali al 2026



UPGRADE E SICUREZZA

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



VELOCITÀ

Aumento della velocità, attraverso il miglioramento delle prestazioni in relazione alle velocità supportate, che consente di operare ad una velocità massima di 500 km/h e un aumento della velocità sulle linee in BCA (Blocco Conta Assi) ad oggi vincolata a 150 km/h, qualora l'infrastruttura lo permetta



INTEGRAZIONE DELLA RETE

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



UPGRADE E SICUREZZA

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



UPGRADE E SICUREZZA

Apertura all'utilizzo di nuove tecnologie integrabili con ERTMS previste dal programma di ricerca Shift2Rail. Ad esempio, le applicazioni satellitari di posizionamento (GNSS) attraverso la costellazione Europea Galileo, dove l'Italia è al momento leader



RISPARMIO

Riduzione dei costi di manutenzione grazie ai risparmi nei costi di installazione dei segnali luminosi e cavi - non necessari con ERTMS livello 2/3 e alla migliore performance delle apparecchiature elettroniche utilizzate



SOSTENIBILITÀ

Aumento dell'efficienza energetica attraverso l'uso dell'ATO, che in esercizio insieme all'ERTMS garantiscono un risparmio energetico medio contenuto nel range del 10%



Linee 2022-2024 (1.377 km)

Roccasecca-Avezzano

Canicattì-Siracusa

Decimomannu-Carbonia Stato

Villamassargia-Domusnovas-Iglesias

Cagliari-Oristano

Caltanissetta Xirbi-Aragona-Caldare

Lercara diramazione-Agrigento Centrale

Agrigento Bassa-Porto Empedocle

Alcamo diramazione-Trapani

Merano-Dev. Estremo Bolzano

Ciampino-Frascati

Ciampino-Albano Laziale

Ciampino-Velletri

Campoleone-Nettuno

Monza-Molteno

Lecco -Molteno

Mercato San Severino-Salerno

San Candido-Fortezza

Terni-Sulmona

Santhià-Biella San Paolo

Biella San Paolo-Novara

Oristano-Chilivani

Lamezia terme Centrale-Catanzaro Lido



**INVESTIMENTO 1.5: RAFFORZAMENTO DEI
NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI
COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE**





Investimento 1.5: Rafforzamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave

Elenco progetti

Elettrificazione Ivrea-Aosta

Elettrificazione Palermo-Trapani via Milo

Upgrading linea Ovada

Elettrificazione Como-Molteno-Lecco

PRG e moduli sulla linea Adriatica

Adeguamento prestazionale linea Ionica

PRG di Brescia scalo

Variante Galleria Bastardo

PRG della stazione di Bergamo

Nuove fermate SFM Torino: Dora e Zappata

Upgrading tecnologico Verona-Brennero

ACC Milano Centrale

Potenziamento collegamento TO Porta Nuova-TO Porta Susa

Accessibilità Firenze Belfiore-I Fase

Stazione di Bergamo. Nuovo Hub di connessione urbana e mobilità sostenibile

Target PNRR : 700 km di linea potenziati entro dicembre 2024. 1.280 km entro giugno 2026.

Contributo agli obiettivi dell'Agenda 2030 (Sustainable Development Goals, SDGs)



Elettrificazione Ivrea-Aosta

• 2026

Rif. CdP-I: P257 - Elettrificazione Ivrea-Aosta

Descrizione del progetto

Il progetto prevede l'elettrificazione a 3 kVcc della linea ferroviaria Ivrea-Aosta che si estende per 66,2 km ed è inserita nell'Accordo Quadro che RFI ha stipulato con Regione Valle d'Aosta.

Il progetto prevede:

- la realizzazione di nuove sottostazioni elettriche alimentate a media tensione a 15 kV;
- la posa in opera della linea di contatto con contestuale adeguamento delle opere d'arte e gallerie presenti per l'alloggiamento della stessa;
- l'adeguamento delle stazioni lungo la tratta mediante elettrificazione di tutti i binari di circolazione e la realizzazione dei portali estremi di stazione per il sezionamento rispetto alla linea;
- la realizzazione degli apparati di telecomando per la gestione operativa a distanza della Trazione Elettrica (DOTE).

Benefici commerciali al 2026



**INTEGRAZIONE
DELLA RETE**

Ammissibilità per le Imprese Ferroviarie all'impiego di materiale rotabile completamente elettrico, in alternativa/sostituzione degli attuali treni diesel e bimodali circolanti sul percorso Aosta-Torino, caratterizzato da maggiori disponibilità in termini di capienza e prestazioni generali più prestanti



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Rif. CdP-I: P236 - Elettificazione della tratta Cinisi -Alcamo dir.-Trapani della linea Palermo-Trapani "via Milo"

Descrizione del progetto

Il progetto consente di completare l'elettificazione della linea Palermo C.le-Trapani via Milo intervenendo nella tratta a semplice binario Trapani-Cinisi per un'estensione complessiva di circa 87 km.

L'intervento di elettificazione prevede la realizzazione di quattro nuove sottostazioni elettriche localizzate nelle località di Partinico, Alcamo D.ne, Bruca e Milo, nonché una cabina di trasformazione in corrispondenza di Piraineto. Sulla linea è attualmente sospeso il servizio ferroviario. Su altro progetto di investimento, anch'esso finanziato e in corso, è previsto il ripristino della linea attraverso interventi alla sede ferroviaria con potenziamento infrastrutturale volto ad aumentare puntualmente le prestazioni della linea.

Benefici commerciali al 2026



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Il progetto permette di migliorare il servizio in termini di comfort e prestazioni consentendo di evitare la rottura di carico a Piraineto da/verso Palermo C.le, dovuta alla differenza tra i sistemi di trazione



SOSTENIBILITÀ

L'abbandono della trazione termica incrementa la sostenibilità ambientale e acustica del servizio ferroviario, derivante dalla sostituzione dei rotabili a carburante a favore degli elettrici



VELOCITÀ

L'elettificazione, unitamente all'intervento di ripristino della linea, consente di ridurre i tempi di percorrenza fra il Nodo di Palermo e la città di Trapani

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Il completamento del raddoppio del Passante di Palermo consentirà lo sviluppo di un servizio diretto, interamente con trazione elettrica, tra Palermo e Trapani

Potenziamento linea Acqui Terme/Alessandria-Ovada-Genova

• 2026

Rif. CdPI: P198 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Descrizione del progetto

Il progetto di Potenziamento della linea Acqui T./Alessandria-Ovada-Genova prevede una serie di interventi di natura infrastrutturale distribuiti sulle tratte e sugli impianti, finalizzati all'incremento degli indici di regolarità e affidabilità, e al miglioramento diffuso dell'accessibilità nelle stazioni.

E' prevista inoltre la sistemazione della stazione di Mele, interessata nel 2001 da un evento franoso la cui messa in sicurezza aveva comunque determinato una configurazione del piano del ferro a parziale modifica delle condizioni originali.

Nell'ottica del già richiamato diffuso miglioramento delle condizioni di accessibilità si interverrà anche sulla stazione di Acqui Terme.

Nel dettaglio, gli interventi previsti sono:

- interventi diffusi di manutenzione su tutta la linea;
- sistemazione definitiva della frana di Mele con realizzazione galleria artificiale e interventi diffusi di messa a PRG della stazione di Mele;
- interventi diffusi per miglioramento delle condizioni di accessibilità negli impianti di Acqui Terme, Prasco Cremolino, Genova Costa di Sestri Ponente, Campoligure Masone;
- restyling fabbricati di stazione a Genova Costa di Sestri, Campoligure Masone, Rossiglione, Prasco Cremolino.

Per quanto riguarda la sistemazione della frana di Mele, è previsto il ripristino della configurazione originaria dell'impianto, con un secondo binario.

Benefici commerciali al 2026



REGOLARITÀ

Nuovi itinerari in stazione di Mele e incremento del numero di movimenti contemporanei ammissibili in impianto, diminuendo i ritardi derivanti dalle conflittualità fra itinerari di stazione



ACCESSIBILITÀ

Incremento dell'accessibilità negli impianti di Acqui Terme, Prasco Cremolino, Genova Costa di Sestri Ponente, Campoligure Masone, Rossiglione

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



REGOLARITÀ

L'intervento di rinnovo tecnologico previsto nell'ambito del Piano di Sviluppo ERT-MS, nell'ottica di una completa interoperabilità delle linee a livello europeo, consentirà una maggiore flessibilità nella gestione della circolazione garantendo un incremento della regolarità della linea

Elettrificazione Como-Molteno-Lecco

•2026

Rif. CdP-I: P198 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Descrizione del progetto

Il progetto prevede l'elettrificazione a 3 kV c.c. della linea a semplice binario Como-Lecco nella tratta Albate-Lecco, attualmente a trazione termica. Il progetto verrà articolato in due fasi funzionali, Albate-Molteno e Molteno-Lecco. Prima fase: Elettrificazione tratta Albate-Molteno.

La prima fase funzionale prevede l'elettrificazione della tratta Albate-Molteno, di estesa pari a 22 km, con mantenimento dell'attuale sagoma nella tratta Albate-Merone ed adeguamento al P.MO.2 della tratta Merone-Molteno. Seconda fase: Elettrificazione tratta Molteno-Lecco.

Nella seconda fase funzionale è prevista l'elettrificazione della tratta Molteno-Lecco, di estesa pari a 14 km, con contestuale adeguamento della stessa a P.MO. 2.

Benefici commerciali al 2026



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Ridisegno e ottimizzazione dei servizi e maggiore interoperabilità tra le linee con inserimento della linea Como-Lecco nella rete delle linee transfrontaliere Lombardia-Ticino. Possibilità di diversione dei servizi tra linee RFI e Ferrovie Nord (FNM)



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Istituzione di un servizio pedemontano transfrontaliero di collegamento tra i tre capoluoghi di provincia Varese, Como e Lecco, mettendoli in connessione diretta con il Cantone Ticino



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Possibilità di instradare sulla tratta servizi merci della relazione Chiasso-Lecco

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



REGOLARITÀ

L'elettrificazione della linea Como-Molteno-Lecco e gli interventi di potenziamento tecnologico e infrastrutturale dei posti d'incrocio permetteranno di incrementare gli indici di regolarità e affidabilità della linea, nonché di attuare il modello d'offerta atteso

PRG e moduli sulla linea Adriatica

● **2026 fase**
● **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdPI: P225 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti

Descrizione del progetto

Tra le strategie di sviluppo del traffico merci a livello europeo c'è l'implementazione di stazioni aventi binari di precedenza di capacità pari a 750 metri.

Sono oggetto di tali interventi un insieme di impianti della linea Adriatica e della linea Bari-Taranto, entrambe appartenenti al corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo.

È previsto l'adeguamento a 750 metri di stazioni che distano tra loro non più di 100 km e di impianti a cui sono allacciati raccordi dove hanno origine/termine corsa treni di lunghezza pari a 750 metri (interventi di ultimo miglio).

Le località oggetto di intervento ipotizzate sono: Falconara Marittima, Porto d'Ascoli, Roseto degli Abruzzi, Campomarino, Foggia, Incoronata, S. Nicola di Melfi, Cerignola, Trinitapoli, Giovinazzo, Bari Lamasinata, Ostuni, Brindisi Intermodale, Grottalupara. Cinque di queste quattordici stazioni sono già oggetto di uno specifico progetto (Falconara Marittima, Campomarino, Foggia, Bari Lamasinata e Brindisi Intermodale).

È inoltre previsto l'adeguamento a 650 metri di altre stazioni, in modo da garantire tra gli impianti con tale modulo un passo di norma non superiore ai 40 km. Si tratta di Fano, Chieuti (per questo intervento sono già previsti i finanziamenti), Bari P. Nord, Sannicandro di Bari. Altre località sono già adeguate a modulo 650/750 metri.

Le stazioni di Fano, Senigallia, Incoronata, Cerignola, Trinitapoli, Giovinazzo, Bari P. Nord, Ostuni, Sannicandro di Bari, PM Grottalupara saranno adeguate entro il 2026.

Le stazioni di Varano, Porto d'Ascoli, Roseto, S. Nicola di Melfi saranno adeguate oltre il 2026.

Benefici commerciali al 2026



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a mod. 650 metri: max 45 km, ad eccezione della tratta Pescara-Ancona dove il passo si estende sino a 70 km



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a mod. 750 metri: max 100 km, ad eccezione della tratta Pescara-Ancona dove il passo si estende sino a 160 km

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a modulo 650 metri: max 45 km

Passo tra impianti a modulo 750 metri: max 100 km

Adeguamento prestazionale linea Ionica

• 2026

Rif. CdP-I: P225 – Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia–Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti

Descrizione del progetto

La linea ionica, in particolare la tratta Taranto-Metaponto-Sibari, che poi prosegue fino a Paola sulla linea tirrenica, costituisce il corridoio di collegamento tra il porto di Gioia Tauro e la direttrice adriatica.

Con il presente progetto si vuole potenziare prestazionalmente la tratta con l'adeguamento di alcuni impianti a modulo 750 metri.

Gli impianti interessati sono Nocera Tirinese, S. Pietro a Maida, Sibari e Rosarno.

Benefici commerciali al 2026



REGOLARITÀ

Gli interventi permetteranno una più efficiente gestione della circolazione, migliorandone la regolarità



PRESTAZIONI

Il corridoio Taranto-Gioia Tauro verrà adeguato a modulo 750 metri

PRG di Brescia Scalo

- **2024** fase
- **2026** completamento

Rif. CdP-I: P060 - Infrastrutturazione porti e terminali

Descrizione del progetto

Il progetto di messa a PRG dello Scalo di Brescia (denominato anche Brescia Fascio Merci) prevedono l'adeguamento a modulo 750 metri degli attuali binari I e II FM, che saranno destinati all'arrivo/partenza dei treni lato sia lato Milano che lato Verona/San Zeno e la realizzazione di 6 nuovi binari di circolazione, di cui 3 a modulo 750 metri destinati all'arrivo/partenza treni solo lato Milano.

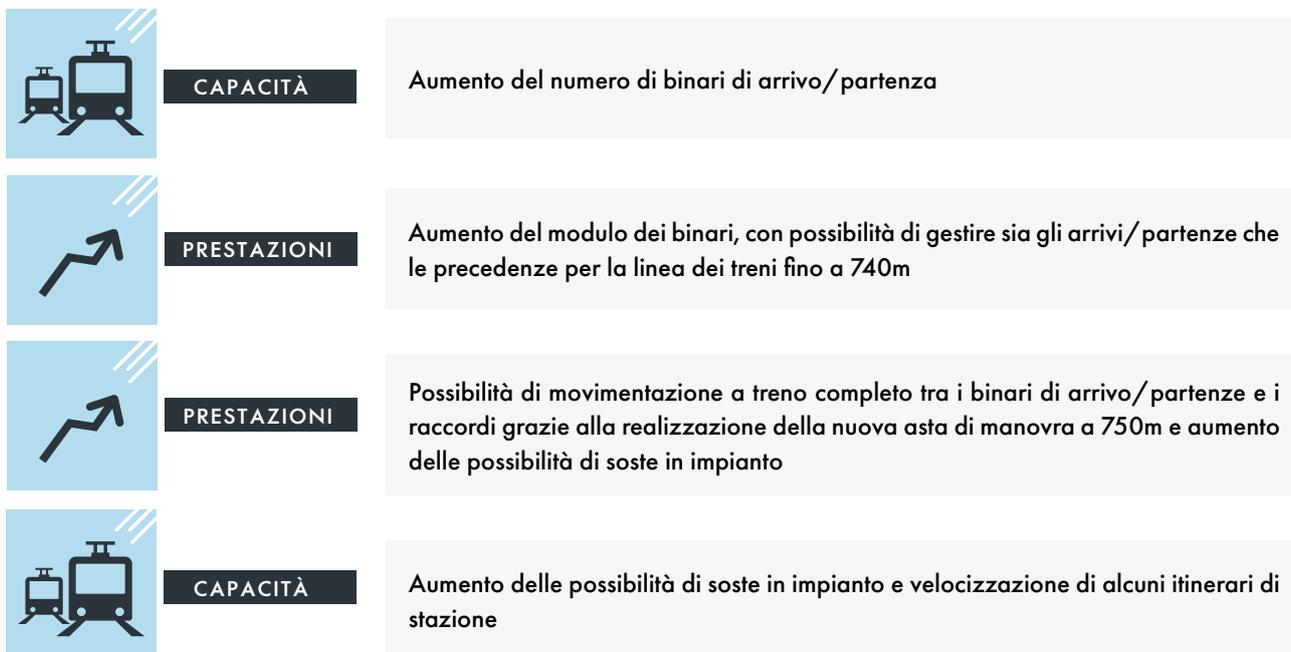
Il progetto di messa a PRG dello Scalo di Brescia (denominato anche Brescia Fascio Merci) prevede i seguenti interventi:

- l'adeguamento a modulo 750 metri dei binari I-II FM collegati sia lato Milano che lato Verona/San Zeno;
- la realizzazione di 3 nuovi binari di circolazione all'interno del Fascio Merci collegati sia lato Milano che lato Verona/San Zeno;
- la realizzazione di 3 nuovi binari di circolazione del Fascio Merci aventi modulo 750 metri collegati solo lato Milano; il nuovo dispositivo di armamento permetterà l'arrivo a 60 km/h su tali binari sia dalla linea AV/AC che dalla linea Storica, attraverso il binario di accumulo anch'esso già a modulo 750 metri;
- la realizzazione di nuovi binari elettrificati destinati alla sosta/ricovero dei locomotori.

Nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione di una nuova asta di manovra a modulo 750 metri lato Milano collegata a tutti i binari di arrivo/partenza del Fascio Merci, nonché ai raccordi presenti in impianto. In prima fase è previsto l'adeguamento a modulo pari a 750 metri dei binari I e II del fascio merci.

Lo Scalo di Brescia sarà adeguato alle STI per il traffico merci, che prevedono la circolazione di treni merci aventi lunghezza fino a 740 metri, sagoma P/C80 e categoria di massa assiale D4.

Benefici commerciali al 2026



Rif. CdP-I: P198 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Descrizione del progetto

La galleria Bastardo è ubicata lungo la linea pontremolese tra le località di servizio di Ostia Parmense e Berceto e presenta un'estesa di 478 metri. Ad oggi l'opera presenta criticità strutturali essendo ubicata in un versante instabile con più fronti di frana e caratterizzata da fenomeni franosi. Dal 1980 ad oggi sono stati pertanto realizzati interventi di consolidamento, indagini geognostiche e continui rilievi e monitoraggi. Nel periodo 2009-2014 sono stati in particolare eseguiti interventi di consolidamento mediante installazione di centinature metalliche; oggi la galleria è centinata per l'intera sua lunghezza e monitorata h24. In considerazione di tali criticità è prevista la realizzazione, nel tratto compreso tra il km 51+208 e il km 51+685 della linea Parma-Vezzano Ligure, tra le località di Ostia Parmense e Berceto, di una nuova galleria in variante di tracciato con annesso adeguamento del tracciato ferroviario esistente. Per garantire al contempo l'esercizio della linea inoltre, sono stati previsti la progettazione della messa in sicurezza e il ripristino/consolidamento della galleria esistente, in considerazione delle attuali limitazioni alla circolazione treni. La tratta in galleria, per un totale di circa 400 metri, sarà a semplice binario, con elettrificazione a 3KV. Per quanto riguarda le prestazioni, avrà le caratteristiche adeguate ad un traffico merci competitivo, cioè D4 per il peso assiale, P/C 80 per la sagoma.

Benefici commerciali al 2026



REGOLARITÀ

La realizzazione della variante di tracciato permetterà di eliminare le attuali limitazioni alla circolazione treni, con conseguente miglioramento della regolarità per riduzione dei minuti di ritardo derivanti dai rallentamenti attivi nella tratta (fino a $v = 10 \text{ km/h}$)

PRG della stazione di Bergamo

• 2026

Rif. CdP-I: P198 - *Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest*

Descrizione del progetto

Il progetto di messa a PRG della stazione di Bergamo prevede il riassetto della configurazione di piazzale, con l'innesto del raddoppio della linea proveniente da Ponte S. Pietro in radice ovest e l'innesto in radice est d'impianto sia del nuovo collegamento a doppio binario con l'aeroporto di Orio al Serio che del futuro raddoppio della linea proveniente da Montello. Entrambe le radici di stazione saranno oggetto di interventi, con la realizzazione di nuove comunicazioni percorribili a 60 km/h al fine di consentire il passaggio completo fra le linee afferenti l'impianto. Contestualmente vi saranno lavori di adeguamento a standard ai marciapiedi di stazione. Il progetto prevede il riassetto della configurazione del piazzale e la suddivisione d'impianto in due stazioni elementari:

- binari I-II, su cui è impostata la linea Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello, con il binario III avente funzione di precedenza e i binari tronchi I EST, di nuova realizzazione, e I OVEST destinati all'attestamento di servizi aventi origine/termine corsa nella stazione di Bergamo;
- binari V-VI, su cui è impostata la linea Treviglio-Bergamo-Orio Aeroporto, con i binari IV e VII aventi funzione di precedenza.

I binari VIII e IX non saranno dotati di marciapiede e pertanto saranno dedicati all'arrivo/partenza di treni merci e/o alla sosta/ricovero di materiale rotabile. Saranno inoltre presenti ulteriori binari di ricovero del materiale rotabile, predisposti per la possibile realizzazione di platee di lavaggio, e dei mezzi ad uso della manutenzione.

Gli interventi di armamento nelle radici di stazione saranno finalizzati alla realizzazione di nuove comunicazioni percorribili a 60 km/h che permetteranno il passaggio completo fra le linee afferenti l'impianto, con una velocizzazione degli itinerari rispetto allo stato vigente.

Contestualmente vi saranno gli interventi di adeguamento a standard dei marciapiedi di stazione, con l'allargamento degli stessi per il potenziamento dell'accessibilità, e l'allungamento di alcuni di essi a modulo 400 metri, secondo gli standard di interoperabilità per i servizi a lunga percorrenza, ed altezza pari a 55 centimetri. Tali interventi comporteranno modifiche al tracciato planimetrico dei binari di stazione rispetto alla configurazione attuale.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Rifunionalizzazione dell'impianto per incremento delle potenzialità e riduzione delle interferenze tra itinerari di stazione attraverso la velocizzazione degli itinerari di stazione, con passaggio completo fra linee, e l'aumento del numero di contemporaneità di impianto



ACCESSIBILITÀ

Incremento dell'accessibilità grazie all'adeguamento dei marciapiedi



GESTIONE DEI ROTABILI

Fruibilità di nuovi binari di sosta/ricovero treni in impianto per rispondere alle esigenze delle Imprese Ferroviarie



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Il completamento degli interventi previsti nei progetti correlati al PRG dell'impianto di Bergamo porterà ad una completa riqualificazione degli spazi di stazione, con un significativo incremento dell'accessibilità all'impianto finalizzato anche allo sviluppo dell'intermodalità previsto dal Masterplan dell'ambito Porta Sud di Bergamo



CAPACITÀ

Il completamento dei progetti di raddoppio delle linee afferenti l'impianto di Bergamo e il nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto porterà ad un incremento della capacità e ad un potenziamento dell'offerta commerciale con lo sviluppo di nuove relazioni regionali e suburbane



INTERMODALITÀ

incremento del bacino d'utenza dell'aeroporto grazie a nuove relazioni tra Milano e Orio

Nuove fermate SFM Torino: Dora e Zappata

2026

Rif. CdP-I: P216 - Completamento fermate SFM Torino

Descrizione del progetto

Nell'ambito degli interventi di potenziamento infrastrutturale del nodo ferroviario di Torino è previsto il completamento delle fermate SFM Torino Dora e Torino Zappata, rispettivamente ubicate in prossimità di Piazza Baldissera e nella zona Crocetta (corso Pascoli/Galileo Ferraris) di Torino. Il progetto prevede il completamento funzionale e architettonico delle fermate di Torino Dora e Zappata.

La fermata Torino Dora si colloca tra Porta Susa e Rebaudengo Fossata in prossimità di Corso Grosseto.

La fermata Zappata è compresa nel tratto di linea Torino Lingotto-Porta Susa, compresa tra le progressive chilometriche 3+033 e 3+283 e costituirebbe un nuovo polo di interscambio con la futura linea metropolitana M2.

Le fermate in oggetto saranno asservite da marciapiedi a standard metropolitano (lunghezza 250 metri e altezza 55 centimetri).

Benefici commerciali al 2026



ACCESSIBILITÀ

Collegamento con il trasporto cittadino di ampie aree a forte urbanizzazione, col tessuto urbano e con i servizi in esso presenti



ACCESSIBILITÀ

Riqualificazione e valorizzazione di ampie aree grazie all'avvicinamento e alla ricucitura del nodo metropolitano



ACCESSIBILITÀ

Incremento della capillarità e accessibilità al servizio ferroviario e sfruttamento sinergia ferro/gomma

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



ACCESSIBILITÀ

Il completamento delle fermate si colloca nel più ampio obiettivo di riqualificazione del nodo ferroviario di Torino che comprende la realizzazione del collegamento diretto Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa e le nuove fermate di Torino S.Paolo, Borgata Quaglia-Le Gru e To Orbassano



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Il nuovo assetto della stazione di Torino Rebaudengo per interconnessione con la linea GTT Torino-Ceres



CAPACITÀ

Distanziamento a 4' tra To Porta Susa-Torino Rebaudengo e l'upgrading tecnologico con nuovi AC a tecnologia innovativa delle stazioni di Torino Porta Susa e Torino Stura. Gli insieme degli interventi garantirà lo sviluppo dei servizi SFM secondo quanto previsto in AQ con Regione Piemonte

Upgrading tecnologico Verona-Brennero

• 2023

Riferimento CdP-I: P224 – Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Diretrice centrale e Diretrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo porti Tirreno)

Descrizione del progetto

La linea Verona Brennero fa parte del corridoio interoperabile Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T Core ed il suo upgrade tecnologico rappresenta un intervento propedeutico all'implementazione del programma ERTMS. L'obiettivo di realizzare un unico ACCM con Posto Centrale a Verona che si interfacci con il RBC del futuro ERTMS della Verona-Brennero, rende necessario l'upgrade tecnologico degli apparati di stazione e di linea esistenti e un contestuale rinnovo delle tratte di blocco tradizionali con sistema di blocco elettronico.

Verranno realizzati 21 nuovi apparati per la gestione della circolazione. Verrà inoltre eseguito un contestuale rinnovo delle tratte di blocco tradizionali con sistema di blocco elettronico distribuito sempre con logica Bacc 3/3 e quattro codici, sostituendo il precedente blocco a relè. Gli interventi sono propedeutici all'implementazione del sistema ERTMS li livello 2, Baseline 3, sovrapposto al sistema SCMT. Verrà inoltre realizzato un nuovo sistema di supervisione SCC-M e di manutenzione e diagnostica.

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



REGOLARITÀ

L'intervento permetterà l'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario installando le tecnologie più evolute, ed eliminando al contempo situazioni di obsolescenza



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Dal punto di vista commerciale questo upgrade è necessario, insieme alla successiva attivazione del sistema ERTMS L2, per conseguire l'interoperabilità della linea nel Brennero, inserita nella rete TEN-T, ottemperando anche agli obblighi comunitari in tal senso



REGOLARITÀ

Il progetto, una volta realizzato, consentirà di sfruttare al massimo le potenzialità della rete in termini di capacità e velocità, migliorando al contempo i livelli di sicurezza

ACC Milano Centrale

• 2026

Rif. CdP-I: P054 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano

Descrizione del progetto

Il progetto di Potenziamento infrastrutturale e tecnologico di Milano Centrale prevede una serie di interventi finalizzati all'incremento della capacità e degli indici di regolarità e puntualità di stazione. Il potenziamento tecnologico della stazione di Milano Centrale prevede la realizzazione di un nuovo apparato ACC, in sostituzione dell'attuale apparato ACEIT, che permette:

- l'aumento degli indici di affidabilità dell'impianto;
- l'accentramento della gestione della circolazione presso il Posto Centrale di Milano Greco Pirelli;
- l'individuazione rapida delle anomalie e la risoluzione efficace delle indisponibilità di apparato.

Il nuovo ACC di Milano Centrale sarà interfacciato con il modulo ACC-M/SCC-M e con il RBC (Radio Block Center) del Nodo di Milano.

Gli interventi di PRG prevedono modifiche al piano del ferro, con la realizzazione di nuove bretelle di stazione che permetteranno la creazione di nuovi itinerari di arrivo e partenza per i treni. Inoltre, verranno posate nuove comunicazioni al fine di incrementare il numero di itinerari percorribili a 60 km/h. Saranno previsti anche interventi per il potenziamento dei movimenti tra la stazione di Milano Centrale e i fasci di binari secondari, nonché impianti raccordati, destinati alla sosta e ricovero del materiale rotabile.

Contestualmente agli interventi suddetti, è prevista la banalizzazione delle linee «Chiasso» e «Circolazione Locomotive».

Verrà potenziata l'accessibilità della stazione, che già oggi presenta marciapiedi ad altezza standard pari a 55 centimetri, incrementando il numero di binari serviti da marciapiedi di lunghezza 400 metri, in conformità alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità per le stazioni destinate ai servizi di lunga percorrenza.

Benefici commerciali al 2026



ACCESSIBILITÀ

Incremento dell'accessibilità e potenziamento dei servizi a lunga percorrenza a seguito dell'incremento del numero dei marciapiedi a lunghezza 400 metri



CAPACITÀ

Creazione di nuovi itinerari e incremento del numero di movimenti contemporanei ammissibili in impianto, diminuendo i ritardi derivanti dalle conflittualità fra itinerari di stazione nonché velocizzazione di alcuni itinerari di stazione



REGOLARITÀ

Incremento della regolarità, con diminuzione dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità dell'apparato che gestisce la circolazione. Maggiore flessibilità nella gestione della circolazione sulle linee «Chiasso» e «Circolazione locomotive» a seguito degli interventi di banalizzazione, in particolare nei casi di anomalie



GESTIONE DEI ROTABILI

Rifunzionalizzazione dei fasci laterali d'impianto per la sosta/ricovero del materiale rotabile

Potenziamento collegamento Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa

oltre il
2026

Rif. CdP-I: P217 - Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova-Porta Susa

Descrizione del progetto

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario di circa 4,5 Km (di cui circa 3 Km in galleria artificiale a singola canna a doppio binario), costituente il proseguimento in corretto tracciato della Linea Storica dai binari 1 e 2 di Torino Porta Susa verso Torino Porta Nuova, con percorso indipendente dal bivio Crocetta e dal Quadrivio Zappata. Per gran parte dello sviluppo in galleria la sede della nuova linea è già stata realizzata in occasione dei lavori del Progetto Passante Porta Susa-Lingotto, alla quale risulta sovrapposta e in affiancamento. Per l'ingresso entro la stazione di Torino Porta Nuova, sono da realizzare le opere di prolungamento della galleria artificiale nella zona di Largo Turati per circa 120 metri e l'ingresso in stazione in corrispondenza dell'attuale Squadra Rialzo, nonché tutto l'attrezzaggio ferroviario (armamento, TE, IS, TLC) dell'intero tratto di linea con le necessarie modifiche negli impianti di Torino Porta Susa e Torino Porta Nuova. Attualmente Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa sono collegate tra loro con un tratto di linea a doppio binario elettrificata, di circa 5 km, lungo il quale si trovano le località di Quadrivio Zappata e di Bivio Crocetta. L'intervento consente la separazione dei flussi di traffico mediante la realizzazione del nuovo collegamento destinato ai servizi Torino-Milano, dedicando l'attuale infrastruttura ai servizi da/per Modane. Il nuovo collegamento diretto tra Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa avrà caratteristiche prestazionali che assicurano la categoria di peso assiale D4 e velocità di tracciato a 100 km/h.

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



CAPACITÀ

Incremento di capacità, con conseguente possibilità di introduzione di nuovi servizi SFM grazie all'eliminazione dell'interferenza tra relazioni suburbane e merci dirette ad Orbassano/Modane con quelle a lunga percorrenza Torino - Milano e del traffico regionale Torino-Milano/Aosta



REGOLARITÀ

La specializzazione della nuova tratta consentirà una riduzione dei tempi di percorrenza tra i due impianti a beneficio della regolarità dei servizi interessati

Accessibilità Firenze Belfiore-I Fase

● 2026

Rif. CdP-I: P255 - Accessibilità alla nuova stazione AV di Belfiore e nuovo collegamento Belfiore - Firenze Santa Maria Novella

Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione della nuova fermata Circondaria, che rientra tra le opere connesse al potenziamento del Nodo AV di Firenze.

La fermata permetterà di garantire l'interscambio del sistema ferroviario regionale con la nuova stazione AV, nonché l'integrazione intermodale con gli altri sistemi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

Infatti, il progetto comprende anche tutte le sistemazioni esterne necessarie a garantire l'accessibilità alla nuova Fermata nonché allo scambio dei flussi con la Stazione AV, che avverrà tramite un sistema di collegamenti orizzontali/verticali e passerelle aeree. Inoltre, in coerenza con gli scenari del PUMS comunale, sarà realizzata un'area di sosta per bus turistici. E' peraltro già in esercizio la fermata della linea 2 del tram diretta ad Aeroporto. La fermata di Circondaria intercetterà tutte le linee ferroviarie comprese tra le stazioni di Rifredi e SMN/Statuto (e dunque i servizi linea Pisa, Pistoia, Lucca, Prato, Montevarchi).

Sarà quindi costituita da 8 binari passanti e 5 marciapiedi a standard metropolitano.

Benefici commerciali al 2026



ACCESSIBILITÀ

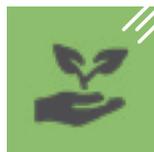
La nuova fermata Circondaria garantirà l'interscambio treno-treno verso la stazione Belfiore, con notevoli risparmi di tempo per i passeggeri co-modalità; Circondaria si inserisce inoltre in un'area densamente urbanizzata, facilitando l'accessibilità al sistema ferroviario da parte dell'utenza locale

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



ACCESSIBILITÀ

Lo scenario di regime analizzato prevede la presenza del sottoattraversamento ferroviario di Firenze, la nuova stazione AV di Belfiore, il People Mover di collegamento con la stazione di Firenze SMN e la nuova fermata Circondaria



SOSTENIBILITÀ

Il People Mover, migliorerà l'integrazione funzionale fra i diversi modi di trasporto, riducendo la necessità del ricorso all'auto privata e garantendo una ottimale accessibilità al nodo intermodale da parte dell'utenza, in linea con l'assunto fondamentale del Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) di assegnare al trasporto pubblico (ferrovie, tramvie, autobus) il ruolo privilegiato per la penetrazione verso il centro e di collegamento bipolare fra il centro storico e le aree cittadine e metropolitane a maggiore domanda di spostamento



Stazione di Bergamo. Nuovo Hub di connessione urbana e mobilità sostenibile

• 2026

Rif. CdP-I: P198 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Descrizione del progetto

La stazione di Bergamo è al centro di un sistema di interventi di potenziamento infrastrutturale sia ferroviario quali il Nuovo collegamento ferroviario con l'Aeroporto Orio al Serio ed il Raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello, sia di altro TPL.

L'ambito attorno alla stazione è altresì oggetto di un'operazione di rigenerazione urbana, che interessa le aree dello scalo ferroviario di Bergamo Porta sud.

In tale contesto si inserisce la previsione di potenziamento della stazione ferroviaria, attraverso interventi ed opere che abbiano la duplice funzione di migliorare ed incrementare l'accessibilità ferroviaria e di consentire una ricucitura urbana delle due aree separate dalla ferrovia, in coerenza con le previsioni di sviluppo del nuovo quartiere sud e con le previsioni di adeguamento del PRG ferroviario.

E' prevista in particolare un'opera di attraversamento del fascio binari con collegamenti alle banchine di stazione e di accesso lato nord e lato sud; integrato nella struttura di scavalco ed affiancato allo spazio di stazione, è previsto l'inserimento di un nuovo percorso di connessione urbana e di collegamento tra i diversi sistemi di trasporto.

Benefici commerciali al 2026



ACCESSIBILITÀ

Potenziamento della stazione con realizzazione di un nuovo attraversamento sopraelevato integrato nel nuovo ambito di trasformazione urbana, nonché inserimento di un nuovo percorso di connessione urbana delle due aree separate dalla ferrovia

PROGETTI GIA' PRESENTI NEL PIANO COMMERCIALE EDIZIONE FEBBRAIO 2021 E FINANZIATI PER FASI FUNZIONALI O COMPLETAMENTO

Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova

Ripristino linea Caltagirone-Gela

Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina

Velocizzazione linea Adriatica

Rinnovo tecnologico linea AV/AC Roma-Napoli

Potenziamento tecnologico Bologna-Padova

Nodo intermodale di Brindisi

Ripristino Palermo-Trapani via Milo

Potenziamento impianto di Vado Ligure

Upgrading linea storica Trieste-Divaca

Raddoppio Lunghezza-Guidonia

Nodo di Udine

PRG e ACC di Foggia

Variante di Riga

Adeguamento a standard AV/AC della linea DDma Roma-Firenze

Raddoppio Ogliastrillo-Castelbuono

Nodo di Bari Sud

Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia

Potenziamento linea Pistoia-Lucca

Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello

Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Bergamo

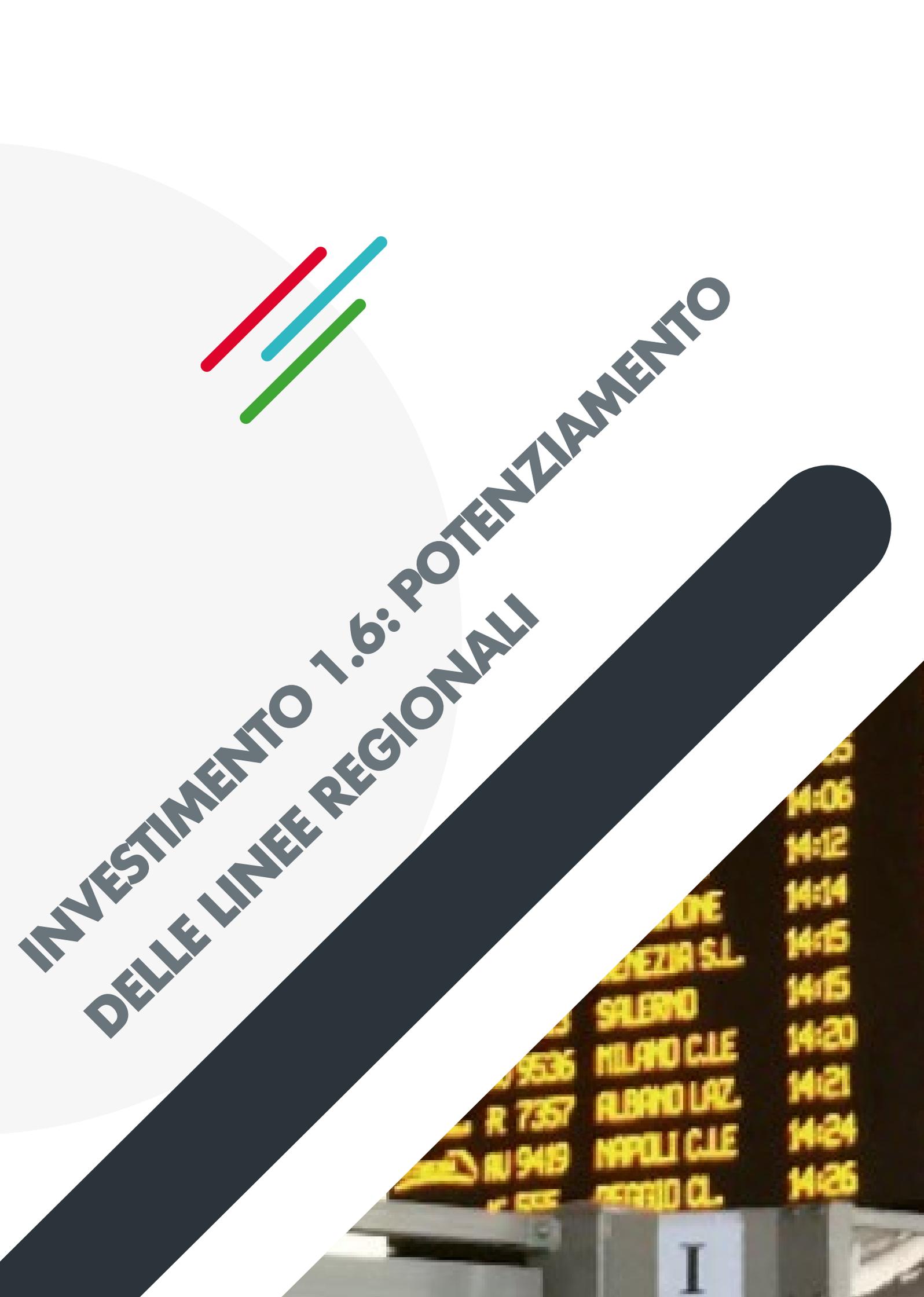
Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Genova



Raddoppio adriatica: Ripalta-Lesina
Nodo di Bolzano: galleria del Virgolo
Completamento ACC-M Bologna-Rimini
Potenziamento tecnologico del nodo di Roma
PRG di Roma Tuscolana
Nodo di Pigneto
Raddoppio Campoleone-Aprilia
Potenziamento tecnologico e infrastrutturale impianto di Gallarate
Potenziamento tecnologico Milano Porta Garibaldi e velocizzazioni
ACC di Milano Certosa
Elettrificazione anello bellunese
Elettrificazione linee Veneto
Velocizzazione Genova-Torino
Velocizzazione Milano-Genova
Completamento fermate Torino (Orbassano, S.Paolo, Borgata Quaglia)
Nuova fermata di Ferriera-Buttiglieria
Potenziamento tecnologico nodo di Torino e linee afferenti
Potenziamento linea Fossano-Cuneo
Variante di Falconara
Fermata di Montemarciano
Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta
Opere per l'eliminazione interferenze con viabilità linea Chivasso - Ivrea - Quincinetto
Ammodernamento rete sarda - upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano, potenziamento e interventi per la messa in sicurezza
Porto di Trieste: interventi ferroviari per il potenziamento della stazione di Trieste Campo Marzio
Porto di Ravenna



INVESTIMENTO 1.6: POTENZIAMENTO DELLE LINEE REGIONALI



9536	MILANO C.LE	14:20
R 7357	ALBANO LAZ.	14:21
9419	NAPOLI C.LE	14:24
9419	NAPOLI C.LE	14:26
	SALENO	14:15
	GENOVA S.L.	14:15
	ROME	14:14
		14:12
		14:06

Investimento 1.6: Potenziamento delle linee regionali

Elenco progetti

PRG di Rosarno e San Ferdinando

Upgrading infrastrutturale Bari-Bitritto

Target PNRR : upgrade di 680 km di linee regionali entro giugno 2026

Contributo agli obiettivi dell'Agenda 2030 (Sustainable Development Goals, SDGs)





05/08/2016



12	
40	
3	
8	
17	
10	
21	
6	
29	
14	
18	

FIRENZE SM
 NAPOLI G.LE (15.00)
 NAPOLI (14.09) -
 FERMA IN CODA
 BUSINESS IN TE
 NO STOP
 S.P. (14.20) - CI
 PALBIO (15.50)
 (15.19) - MOROL
 (15.23) - FIRENZE S
 C.LE (15.30) -
 NA C/AV (16.35)
 FERMA F
 E BUSINESS I
 - SAPPORI (19.03)

ALLE BORDINE E CONSERVARE SULLI
 PASSEGGERI PUNTI DI RESOLUZIONE ITINERARI
 DI VIAGGIO. SI PREGA DI PRESENTARE IL
 CONTROLLO DA PARTE DEL PERSONALE
 INCARICATO.

PRG di Rosarno e San Ferdinando

• 2026

Rif. CdP-I: P258 - Linea Rosarno-San Ferdinando: adeguamento PRG di Rosarno e San Ferdinando

Descrizione del progetto

La stazione di San Ferdinando, non ricadente al momento ambito asset RFI, costituisce un impianto di appoggio per i raccordi terminali a servizio del porto di Gioia Tauro. Essa è collegata, tramite una bretella a singolo binario elettrificata di circa 5 Km, alla stazione di Rosarno che insiste sulla dorsale tirrenica della Calabria. Gli impianti sono parte integrante del corridoio TEN-T Core Scandinavo-Mediterraneo.

L'intervento prevede:

- il raddoppio della bretella di collegamento fra San Ferdinando e Rosarno;
- la rivisitazione del PRG di San Ferdinando, con realizzazione di 4 binari aventi capacità di 750 metri, in coerenza con le specifiche del corridoio TEN-T;
- upgrade tecnologico dell'apparato di stazione di San Ferdinando.

L'intervento consentirà di efficientare i collegamenti con i raccordi afferenti alla stazione di San Ferdinando. Analogamente, nella stazione di Rosarno è prevista la riconfigurazione del PRG in funzione del raddoppio della suddetta bretella di collegamento con San Ferdinando e per la realizzazione di un binario di capacità 750 metri.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

L'adeguamento agli standard richiesti dalla rete Core TEN-T consentirà di sviluppare nuovo traffico merci sul corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo



INTERMODALITÀ

I benefici in termini di nuovi traffici merci sono inoltre collegati allo sviluppo degli impianti raccordati alla stazione di San Ferdinando, che favoriscono l'intermodalità nave-ferro

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



PRESTAZIONI

Lo sviluppo dei traffici merci lungo il corridoio TEN-T è correlato al completamento degli interventi di adeguamento della sagoma a PC80 e ad ulteriori interventi ai PRG di alcuni impianti finalizzati ad ottenere un modulo pari a 750 metri sul corridoio TEN

Upgrading infrastrutturale Bari-Bitritto

• 2026

Rif. CdP-I: P259 - Linea Bari - Bitritto: upgrading infrastrutturale

Descrizione del progetto

L'infrastruttura, costituita da una linea a semplice binario, collega Bitritto, Loseto e Carbonara a Bari Centrale con l'interconnessione alla rete nazionale con la linea Bari-Taranto in corrispondenza dell'attuale stazione di Bari Parco Nord.

Il programma di completamento della linea Bari-Bitritto è stato assegnato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) a RFI come Gestore dell'Infrastruttura su richiesta della Regione Puglia. Come da Accordo Quadro 2016-2021 stipulato tra RFI e Regione Puglia e riconfermato nell'attuale in vigore 2021-2026, sono previsti l'interoperabilità delle linee regionali e, nello scenario a regime, una serie di servizi che interessano più gestori dell'infrastruttura.

L'attivazione della linea all'esercizio commerciale prevede i seguenti upgrading strettamente necessari per la messa in servizio:

- sottosistema infrastruttura (manutenzione viadotti e sottopassi, manutenzione dispositivi di appoggio, miglioramento sismico viadotti, lavori armamento, contenimento ballast in rilevato);
- sottosistema SSC della linea (inserimento dei posti periferici di Carbonara e Bitritto nel CTC Evoluto Bari-Taranto, ubicato nel Posto Centrale di Bari Lamasinata; interventi di adeguamento e completamento del sottosistema CCS ovvero interventi SCMT, ACEI, BCA, TLC, SCC, leC) per raggiungere gli standard minimi di RFI indispensabili per l'esercizio della linea;
- sottosistema Energia di cui le principali caratteristiche debbono soddisfare agli standard T.E. secondo Cap. Tec. RFI ed. 2008.

Sono previsti inoltre i seguenti interventi di potenziamento:

- stazione di Carbonara: impianto ACEI I0/19 munito di due binari di lunghezza uno pari a 112 metri e l'altro a 120 metri, due marciapiedi di 55 centimetri di altezza, entrambi lunghi 120 metri. La stazione sarà dotata di segnaletica di stazione fissa e variabile, percorsi e mappe tattili per non vedenti, pensiline, arredi funzionali ai passeggeri su entrambi i marciapiedi e sistema di informazioni al Pubblico leC;
- fermata di Loseto: località munita di marciapiede H55 da 120 metri e pensiline. La fermata sarà dotata di segnaletica di stazione fissa e variabile, percorsi e mappe tattili per non vedenti, pensiline, arredi funzionali ai passeggeri su entrambi i marciapiedi e sistema di informazioni al pubblico leC;
- stazione di Bitritto: impianto ACEI I0/19 munito di due binari di lunghezza uno pari a 77 metri e l'altro a 81 metri, due marciapiedi H55 entrambi lunghi 120 metri. La stazione sarà dotata di segnaletica di stazione fissa e variabile, percorsi e mappe tattili per non vedenti, pensiline, arredi funzionali ai passeggeri su entrambi i marciapiedi e sistema di informazioni al Pubblico leC.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

La capacità prevista sarà di 17 coppie/giorno con relazioni Bitritto-Bari/Adelfia (FSE). Il proseguimento su Adelfia (FSE) sarà possibile con il completamento della variante a sud di Bari

10 KM	Lunghezza linea
SEDE	Semplice binario
85 Km/h	Velocità massima
3 Kv senza SSE	Elettrificazione
Bca ed SCMT	Regime di circolazione
SCC: CTC evoluto	Sistema di esercizio

I principali
numeri
del progetto



**INVESTIMENTO 1.7: POTENZIAMENTO,
ELETTRIFICAZIONE E AUMENTO DELLA
RESILIENZA DELLE FERROVIE NEL SUD**



Investimento 1.7: Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie del sud

Elenco progetti

Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica

Upgrading Venafro-Campobasso-Teroli

Palermo-Agrigento-Porto Empedocle

Collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi

Raddoppio Decimomannu-Villamassargia (Prima Fase)

Collegamento con l'aeroporto di Olbia

Bari Lamasinata

Bypass di Augusta

Raddoppio Albairate-Abbiategrasso

Target PNRR : Upgrade di 573 km di linee entro giugno 2026.

Contributo agli obiettivi dell'Agenda 2030 (Sustainable Development Goals, SDGs)





Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica

• 2026

Rif. CdP-I: P245 - Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica: tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido

Descrizione del progetto

La linea jonica, compresa fra le stazioni di Sibari e Catanzaro Lido, è interessata da interventi finalizzati ad aumentare l'affidabilità dell'infrastruttura, velocizzare le sedi di incrocio e l'accessibilità al servizio, risolvere alcune interferenze con la viabilità ordinaria attraverso la soppressione di alcuni passaggi a livello.

La tratta Sibari-Catanzaro Lido è inoltre interessata da un progetto di elettrificazione che si estende anche sulla linea trasversale Catanzaro Lido-Lamezia Terme C.le, dove sono in corso interventi di potenziamento infrastrutturale e velocizzazione.

Entrambe le linee citate sono interessate infine da un intervento di upgrade tecnologico teso a migliorare l'affidabilità e la gestione dei sistemi di segnalamento.

Oltre agli interventi citati e già in corso di progettazione/realizzazione sono previsti i seguenti ulteriori interventi:

- adeguamento delle opere d'arte su tratti di linea per l'incremento delle velocità massime;
- estensione dell'upgrading tecnologico su ulteriori tratti di linea a sud di Catanzaro Lido;
- progettazione di una prima fase di elettrificazione fra Catanzaro Lido e Melito Porto Salvo.;
- adeguamento della Galleria Cutro, nell'ambito dell'intervento di elettrificazione fra Sibari e Catanzaro Lido.

Gli interventi consentono di elevare in alcuni tratti la velocità massima fino a 150 km/h e a rimuovere le limitazioni sul peso assiale al fine di estendere la categoria di peso assiale C3 all'intera tratta Sibari-Catanzaro Lido-Lamezia Terme.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Ridurre i tempi di percorrenza per effetto dell'incremento della velocità lungo la linea e della riduzione dei perditempo nelle sedi di incrocio nonché grazie all'istituzione del Rango C



ACCESSIBILITÀ

Migliorare l'accessibilità al servizio ferroviario mediante l'innalzamento dei marciapiedi e la realizzazione di sottopassi pedonali nelle principali stazioni

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Il completamento degli interventi consentirà di potenziare i collegamenti fra linea jonica e linea tirrenica e migliorare l'accessibilità con Lamezia Terme



INTEGRAZIONE DELLA RETE

L'elettrificazione della linea consente di estendere i collegamenti a lunga percorrenza nord-sud al versante jonico senza necessità di effettuare il cambio della trazione nella stazione di Sibari

Upgrading Venafro-Campobasso-Termoli

• 2026

Rif. CdP-I: P246 - Potenziamento Venafro-Campobasso-Termoli

Descrizione del progetto

La linea Venafro-Termoli ha un'estesa totale di 171 km, con semplice binario non elettrificato.

La tratta Roccaravindola-Isernia-Campobasso è interessata dagli interventi di elettrificazione e velocizzazione.

I nuovi interventi prevedono:

- upgrade tecnologico (ACC-M) delle linea Venafro-Matrice-Termoli;
- elettrificazione della tratta Termoli-Matrice e riclassificazione della tratta (adeguamento a massa assiale cat. C3);
- modifiche mirate ai PRG delle stazioni sull'intero itinerario Venafro-Termoli, aggiuntive rispetto a quelle già previste, per velocizzazione degli itinerari e realizzazione movimenti contemporanei.

Benefici commerciali al 2026



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di affidabilità infrastrutturale, con ricadute sui livelli di regolarità dei servizi

Palermo-Agrigento-Porto Empedocle

• 2026

Rif. CdP-I: P247 - Potenziamento Palermo-Agrigento-Porto Empedocle bassa

Descrizione del progetto

L'intervento prevede l'aumento prestazionale del tratto di linea compreso fra Lercara Dir. e Agrigento C.le (59 km) della linea Palermo-Agrigento C.le, all'interno della quale ricade la stazione di Agrigento Bassa, diramazione per la tratta Agrigento Bassa-Porto Empedocle (10 km).

La tratta Lercara Dir.-Agrigento C.le sarà oggetto di interventi atti a incrementare le caratteristiche di peso assiale della linea, al fine di consentire la circolazione di nuove tipologie di materiale rotabile.

Nella stazione di Aragona Caldare saranno inoltre eseguiti interventi atti a consentire gli ingressi contemporanei e ottenere benefici in termini di tempi di percorrenza.

La tratta Agrigento Bassa-Porto Empedocle sarà oggetto di interventi a difesa del corpo stradale, di interventi di upgrade tecnologico e interventi di riqualificazione della località di Tempio di Vulcano al fine di migliorare l'accessibilità all'area archeologica limitrofa. L'intervento sull'infrastruttura Lercara Dir.-Agrigento C.le permetterà di ottenere una codifica di massa assiale di tipo C3, coerente con la rimanente tratta Lercara Dir.-Palermo C.le. È previsto un intervento puntuale nella stazione di Aragona Caldare riguardante l'impianto di segnalamento al fine di consentire gli ingressi contemporanei.

L'intervento di riqualificazione della fermata di Tempio di Vulcano consente di ottenere una banchina di lunghezza non inferiore a 125 metri e h55 nonché migliorare l'accessibilità alla località di servizio.

Entrambe le tratte saranno gestite tramite il nuovo sistema ACC-M/SCC-M/ERTMS L2 in coerenza con l'attrezzaggio della linea Palermo-Agrigento.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

L'intervento infrastrutturale in grado di migliorare le caratteristiche della linea in termini di codifica di massa assiale consentiranno la circolazione di nuove tipologie di materiale rotabile, a beneficio del comfort e della capacità di trasporto

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



INTEGRAZIONE DELLA RETE

L'incremento prestazionale della tratta Lercara Dir. ed Agrigento è coerente con l'intervento di raddoppio del tratto Fiumetorto-Lercara Dir. nell'ambito del progetto di realizzazione della nuova linea veloce Palermo-Catania, che consente di aumentare la capacità dell'infrastruttura con sensibile diminuzione dei tempi di percorrenza



ACCESSIBILITÀ

Ambito altro investimento tra Aragona Caldare ed Agrigento Bassa verranno realizzate le due nuove fermate S. Michele e Fontanelle al fine di migliorare l'accessibilità ai servizi ferroviari

Rif. CdP-I: P250 - Intersmodalità e accessibilità Trapani Birgi

Descrizione del progetto

L'aeroporto di Trapani-Birgi è interessato dal progetto di collegamento di tipo ferroviario. In tale ambito sarà valutata la possibilità di realizzare due bretelle che, diramandosi dall'attuale linea Palermo-Trapani (via Castelvetrano), confluiranno in una stazione di attestamento posta a ridosso del terminal aeroportuale.

La suddetta configurazione assicurerà il collegamento del terminal aeroportuale sia in direzione Trapani sia in direzione Castelvetrano. La nuova infrastruttura sarà costituita pertanto da una nuova stazione di testa dotata di due binari tronchi e da due bivi in linea, gestiti da apparati centrali computerizzati (ACC) inseriti, a regime, nel sistema di comando e controllo multistazione della linea Palermo-Trapani (ACCM). L'ipotesi funzionale prevede una nuova stazione di testa dotata di due binari tronchi non elettrificati serviti da marciapiede h55 di lunghezza utile compresa fra 150 e 200 metri. Gli itinerari di arrivo/partenza per/da la stazione aeroportuale dovranno essere percorribili a velocità di 60 km/h, con le bretelle di allaccio alla linea Castelvetrano-Trapani percorribili alla velocità massima consentita dal tracciato.

Il nuovo apparato, per la gestione della stazione e dei bivi di linea, sarà inserito nel nuovo sistema ACC-M/SCC-M/ERTMS L2 in coerenza con l'attrezzaggio della linea Palermo-Trapani.

Benefici commerciali al 2026



INTERMODALITÀ

Il collegamento consente di migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Trapani-Birgi e l'intermodalità tra servizi aeroportuali e ferroviari



CAPACITÀ

La realizzazione della nuova infrastruttura crea le condizioni per una rilettura dell'attuale modello di servizio sulla linea Palermo-Trapani (via Castelvetrano), attualmente interessata da un traffico di 24 treni/giorno. Il nuovo modello di servizio potrà prevedere l'inoltro verso l'aeroporto di una parte dei treni, con possibilità di diversificare l'offerta fra servizi da/per l'aeroporto e servizi passanti

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

A regime risulta possibile una riduzione dei tempi di percorrenza complessiva sulla relazione Castelvetrano – Trapani Aeroporto/Trapani dei servizi in relazione ad altri progetti di investimento (da finanziare) per la velocizzazione previsti in Accordo Quadro

Raddoppio Decimomannu-Villamassargia (prima fase)

• 2026

Rif. CdPI: P248 - Raddoppio Decimomannu-Villamassargia (prima fase)

Descrizione del progetto

Raddoppio della tratta Decimomannu-Villamassargia sulla quale confluiscono i servizi Cagliari-Iglesias e Cagliari-Carbonia. L'intervento, previsto anche nell'ambito dell'Accordo Quadro TPL tra RFI e Regione Sardegna, si estende per circa 30 km e prevede la realizzazione del raddoppio di binario tra le due località di servizio e la soppressione dei passaggi a livello esistenti. La linea sarà caratterizzata da un sistema di esercizio in telecomando con tecnologia innovativa di tipo SCC-M/ACCM e sistema di informazione al pubblico I&C. È prevista una prima fase di raddoppio da Decimomannu a Siliqua.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Gli interventi permetteranno di incrementare la capacità dell'infrastruttura creando le condizioni per il potenziamento del servizio ferroviario sulle relazioni Cagliari-Carbonia/Iglesias, in coerenza con quanto sottoscritto nell'ambito dell'Accordo Quadro per i servizi TPL con Regione Sardegna



SOSTENIBILITÀ

L'opera consente il consolidamento e l'incremento dello shift modale sia degli spostamenti sistematici, tenuto conto dell'elevato carattere di pendolarismo sulla relazione (bacino di utenza pari a circa 200.000 persone), degli spostamenti di carattere turistico, considerata anche l'elevata rilevanza territoriale della costa (circa 850.000 presenze nel 2019) e di altri poli attrattori (es. archeologia industriale locale) ad alto potenziale turistico inespresso



REGOLARITÀ

Il progetto crea le condizioni per l'incremento dei livelli qualitativi del servizio e di regolarità, anche in relazione alla soppressione di tutti i passaggi a livello presenti sulla linea

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



CAPACITÀ

Il completamento del raddoppio crea le condizioni infrastrutturali per l'incremento della frequenza dei servizi da/per il Sulcis, con obiettivo di cadenzamento a 30' lungo la relazione Cagliari-Iglesias/Carbonia e una frequenza a 15' nella stazione di Villamassargia



REGOLARITÀ

Il progetto crea inoltre le condizioni per l'incremento dei livelli qualitativi del servizio e di regolarità, anche in relazione alla soppressione di tutti i passaggi a livello presenti sulla linea

Collegamento con l'aeroporto di Olbia

• 2026

Rif. CdP-I: P249 - Collegamento ferroviario al porto di Olbia

Descrizione del progetto

L'intervento, previsto anche nell'ambito dell'Accordo Quadro TPL tra RFI e Regione Sardegna, consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea per il collegamento tra l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e l'Aeroporto di Olbia. La nuova linea parte da Olbia, intercetta il nuovo complesso ospedaliero Giovanni Paolo II e prosegue poi verso l'aeroporto, costeggiando in parte la statale esistente proprio per ridurre l'impatto sul territorio. Il collegamento prevede inoltre una bretella di connessione diretta anche alla linea esistente tra Olbia e Ozieri Chilivani. Linea a semplice binario di circa 7 km attrezzata con tecnologia ERTMS L2. La linea sarà inoltre caratterizzata da un sistema di esercizio in telecomando con tecnologia innovativa SCC-M/ACCM e sistema di informazione al pubblico I&C. La nuova fermata a servizio del polo ospedaliero sarà presente una banchina 200 metri per consentire l'accessibilità per servizio viaggiatori. La stazione a servizio dell'aeroporto sarà dotata di due binari per l'attestamento dei treni serviti da banchine per l'accesso ai viaggiatori.

Benefici commerciali al 2026



INTERMODALITÀ

L'intervento, oltre a intercettare i flussi prettamente stagionali da/per l'aeroporto (3 milioni di passeggeri nel 2018 e terzo aeroporto a livello nazionale come tasso di crescita con +12%), consente anche di intercettare gli spostamenti sistematici grazie alla nuova fermata Ospedale, nonché la mobilità potenziale legata alla realizzazione di un nuovo polo commerciale nell'area dell'aeroporto



ACCESSIBILITÀ

Integrazione servizio con aeroporto di Olbia e incremento dell'accessibilità al servizio ferroviario grazie alla realizzazione della nuova fermata Olbia Ospedale

Bari Lamasinata

2026
I Fase

Rif. CdP-I: P184 - Scalo merci di Bari Lamasinata

Descrizione del progetto

L'ambito di interventi riguarderà: realizzazione di una nuova stazione (c.d. "Bari Lamasinata nuova") con funzione arrivo/partenza e presa/consegna con modulo 750 metri per il collegamento diretto alla rete nazionale passante sulla linea adriatica. Completa rifunzionalizzazione dei terminali carico-scarico insistenti sulle aree di Bari Ferruccio. L'intero Progetto è articolato in 2 fasi funzionali di cui la sola la fase 1 è interessata dal finanziamento nell'ambito del PNRR:

FASE 1: (configurazione a 7 binari di circolazione passanti lunghi 750 metri)

- realizzazione dell'opera di scavalco di Lama Balice;
- realizzazione dei primi 5 binari passanti centralizzati di modulo pari a 750 metri, ulteriori rispetto ai 2 binari di corretto tracciato della linea Bari-Foggia, presso il nuovo impianto;
- realizzazione del PP/ACC inserito nell'ACC-M del Nodo di Bari per la gestione della circolazione della nuova stazione;
- rifunzionalizzazione e gestione sotto il nuovo ACC dei binari (I-IV e i 2 binari tronchi X,XI) dell'impianto attuale per la sosta locomotori.

FASE 2: (configurazione di regime a 8 binari passanti lunghi 750 metri e di ulteriori 4 binari tronchi di 750 metri)

- Realizzazione di un ulteriore binario (bin. VIII) di circolazione passante di modulo pari a 750 metri;
- Realizzazione di N.4 binari tronchi di modulo pari a 750 metri per la sosta materiali e locomotori allacciati al nuovo binario VIII.

Benefici commerciali al 2026



PRESTAZIONI

Riduzione di tempi e costi delle operazioni di manovra e semplificazioni nella gestione operativa dei flussi di traffico



CAPACITÀ

Incremento della capacità di impianto per ampliare l'offerta nelle fasce orarie maggiormente richieste dalle IF (partenze di treni pari nella fascia serale; arrivi di treni dispari nella fascia mattutina)



PRESTAZIONI

Realizzazione binari a modulo 750 metri, ottimali per il trasporto merci su rete TEN-T e parziale snellimento delle manovre

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



PRESTAZIONI

Incremento della capacità del nuovo impianto rispetto alla fase 1, in favore dello sviluppo dei traffici merci e ulteriori N.4 binari di modulo pari a 750 metri utilizzati per la sosta materiali e locomotori con possibilità di effettuare il giro locomotore

Rif. CdP-I: P253–Bypass di Augusta

Descrizione del progetto

L'intervento per la variante di tracciato tra le stazioni di Brucoli e Priolo, sul quale ricadrà una nuova stazione ferroviaria, consentirà di eliminare le interferenze fra infrastruttura ferroviaria e tessuto urbano della città di Augusta.

La nuova stazione ferroviaria ed il collegamento con il porto saranno gestiti tramite specifici Apparatî Computerizzati Centrali (ACC) interfacciati nel sistema di comando e controllo in uso sulla linea Catania-Siracusa.

La tratta di linea sarà caratterizzata dalle seguenti prestazioni:

- D4 per il peso assiale;
- P/C 45 per la sagoma;
- 600 metri per il modulo.

La variante di tracciato a semplice binario elettrificato consentirà di ridurre di circa 4 km l'estesa del tracciato tra le stazioni di Brucoli e Priolo. Su tale variante è prevista la realizzazione della nuova stazione di Augusta, distante circa 2,5 km dal centro città.

Per la nuova stazione si ipotizza un binario di incrocio di capacità superiore ai 250 metri, collegato mediante comunicazioni percorribili in deviate a 60 km/h rispetto al binario di corretto tracciato, con tronchini di indipendenza. I binari, serviti da marciapiedi di lunghezza non inferiore a 250 metri e altezza 55 centimetri, collegati tra di loro da un sottopasso, garantiranno ingressi contemporanei per treni provenienti da direzioni opposte.

Benefici commerciali al 2026



REGOLARITÀ

La variante di Augusta consente di eliminare le interferenze tra l'IFN ed il tessuto urbano dell'omonima città. In tale contesto, vista la delocalizzazione della stazione, dovranno essere previste opportune dotazioni ai fini dell'intermodalità

Raddoppio Albairate - Abbiategrasso

• 2026

Rif. CdP-I: 0049B - Raddoppio Milano - Mortara: 2° fase

Descrizione del progetto

L'intervento di raddoppio della tratta Albairate Vermezzo-Abbiategrasso è inserito all'interno del progetto di raddoppio della linea Milano-Mortara, da conseguirsi in più fasi funzionali. Tale fase prevede la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento rispetto all'attuale tra le stazioni di Albairate Vermezzo e Abbiategrasso, per un'estesa complessiva di circa 5 km. Il progetto prevede inoltre la soppressione dei passaggi a livello di linea e di stazione attualmente presenti e la realizzazione di nuovi binari di attestamento nella stazione di Abbiategrasso, al fine di permettere il potenziamento del servizio suburbano sulla linea.

L'intervento di raddoppio prevede in questa fase:

- la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento rispetto all'attuale, per complessivi 5 km, della tratta Albairate-Abbiategrasso, con soppressione dei passaggi a livello di linea e di stazione;
- la realizzazione di un nuovo sistema di distanziamento tra le stazioni di Albairate e Abbiategrasso;
- il PRG della stazione di Albairate Vermezzo per l'innesto del nuovo binario di raddoppio; gli interventi prevederanno inoltre l'adeguamento del segnalamento di protezione e partenza di stazione nonché interventi di adeguamento all'infrastruttura TE;
- il PRG della stazione di Abbiategrasso, con realizzazione del sottopasso di stazione, degli impianti ascensori/rampe e di un nuovo marciapiede, a modulo 250 metri ed altezza standard pari a 55 centimetri, a servizio del nuovo binario di raddoppio; contestualmente sarà adeguato il marciapiede esistente a modulo ed altezza standard. Saranno realizzati inoltre due nuovi binari destinati al ricovero del materiale rotabile, al fine di poter consentire l'attestamento delle relazioni suburbane. Contestualmente all'intervento di raddoppio ambito stazione, saranno realizzati interventi agli impianti di segnalamento e all'infrastruttura TE di stazione;
- il rinnovo tecnologico dell'impianto di Abbiategrasso, con la realizzazione di un nuovo apparato ACC per la gestione della circolazione dal Posto Centrale di Milano Greco Pirelli.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Incremento della capacità e delle potenzialità di linea e fruibilità di nuovi binari di sosta/ricovero treni in impianto per rispondere agli obiettivi di servizio della Regione Lombardia



REGOLARITÀ

Incremento degli indici di affidabilità e di regolarità grazie alla realizzazione del nuovo ACC di Abbiategrasso e diminuzione dei ritardi connessi all'esistenza dei passaggi a livello di linea e di stazione



REGOLARITÀ

Maggiore flessibilità nella gestione della circolazione grazie all'estensione fino ad Abbiategrasso della tratta a doppio binario banalizzata



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Miglioramento della gestione degli spazi di stazione e dell'accessibilità, con la realizzazione del nuovo sottopasso e dei marciapiedi a modulo ed altezza standard

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



CAPACITÀ

Il completamento del raddoppio Milano-Mortara consentirà un aumento della capacità, da 4 tr/h totali a 10 tr/h per direzione, garantendo l'incremento quantitativo dei servizi regionali nel bacino di riferimento e del loro indice di affidabilità e regolarità



ACCESSIBILITÀ

Grazie al raddoppio verranno attrezzate tutte le stazioni con sottopasso e marciapiedi ad altezza standard, con incremento dell'accessibilità per i viaggiatori



REGOLARITÀ

Vi sarà la totale eliminazione dei passaggi a livello sulla direttrice consentendo l'eliminazione dei ritardi connessi in caso di anomalità ed un incremento della regolarità della linea

PROGETTI GIA' PRESENTI IN P.C. E FINANZIATI PER COMPLETAMENTO

Nodo di Catania

Elettrificazione Barletta-Canosa

Linea Potenza-Foggia ammodernamento

Potenziamento dei collegamenti con l'aeroporto di Brindisi

Potenziamento dei collegamenti con il porto di Taranto

Completamento Ferrandina-Matera

Elettrificazione Roccavindola-Isernia-Campobasso

Completamento collegamento Salerno Arechi-Aeroporto

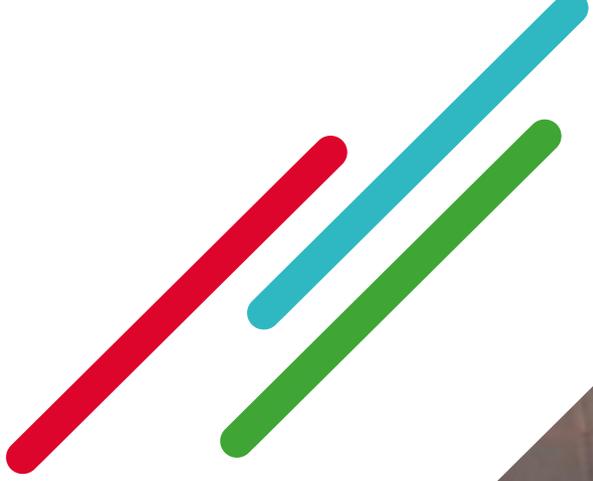
Completamento prima fase Codogno-Cremona-Mantova





INVESTIMENTO 1.8: MIGLIORAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE NEL SUD





09:00
09:40
10:52
11:04
11:35

5

REG 0760
REG 3036
3C 3085
REG 0774

PARTE SE P.
PALERMO CLE
PALERMO CLE
PALERMO

11:42
12:20
12:45
12:40

SCHENONDI A VERRONA - MILANO - ROMA

Binari 1-12
Sales Blue Disabled Assistance

OPEN

U.S. Service Desk
U.S. Sales Office
U.S. Business Center

Investimento 1.8: Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel sud

Elenco progetti

Riqualificazione funzionale, miglioramento accessibilità e intermodalità stazioni del Sud

Hub Intermodali e linee metropolitane per lo sviluppo della mobilità sostenibile

Target PNRR : 10 stazioni entro dicembre 2024. 54 stazioni entro giugno 2026.

Contributo agli obiettivi dell'Agenda 2030 (Sustainable Development Goals, SDGs)





Riqualificazione funzionale, miglioramento accessibilità e intermodalità stazioni del Sud • 2026

Il programma interessa 45 stazioni di importanza strategica dal punto di vista trasportistico e/o turistico, descritte come stazioni del circuito Easy&Smart (tra cui Pescara, Potenza, Barletta, Lamezia Terme, Cosenza, Crotone, Reggio Calabria Lido, Sapri, Oristano e Palermo Notarbartolo, Milazzo, Marsala e Siracusa), ripensate con l'obiettivo di esprimere appieno il potenziale di nodo trasportistico e polo di servizi, integrate con il territorio di riferimento.

Gli interventi interessano il fabbricato viaggiatori, le banchine, pensiline, i sottopassi e i relativi ambiti di accesso (rampe, scale, ascensori, ecc.), ma anche i piazzali antistanti la stazione e le aree limitrofe, in asset RFI, che ne costituiscono accesso e sono finalizzati a:

- miglioramento dell'accessibilità, in particolare per le persone a ridotta mobilità (ascensori, rampe, scale mobili, percorsi PMR, illuminazione, innalzamento marciapiedi, ecc.);
- upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico e di assistenza ai passeggeri;
- miglioramento del comfort e della qualità architettonica (spazi di transito e attesa, servizi igienici, ecc.);
- riqualificazione funzionale, con individuazione di nuovi spazi e servizi;
- miglioramento delle condizioni di sicurezza e vivibilità di aree interne ed esterne.

Tutti gli interventi sono orientati a conseguire obiettivi di sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico, attraverso l'adozione di protocolli internazionali per la valutazione delle performance energetiche e ambientali degli edifici e più in generale dei territori, il monitoraggio e la gestione dei consumi energetici, quindi l'ottimizzazione delle prestazioni.

Obiettivi e benefici

Si tratta di interventi volti al potenziamento dell'accessibilità e dell'attrattività della stazione, nonché al suo efficientamento energetico, per soddisfare le esigenze di mobilità delle persone negli spostamenti quotidiani e aumentare la connettività e l'integrazione della rete di spostamenti con mezzi pubblici sul territorio, contribuendo così ad uno sviluppo sostenibile e inclusivo.



Riqualificazione e rifunzionalizzazione dei Fabbricati viaggiatori e dei Fabbricati accessori nell'ottica di una conservazione integrata



Restituzione di unità ai piazzali antistanti le stazioni, attraverso la redistribuzione logica degli spazi e l'estensione delle aree di accessibilità pedonale



Miglioramento delle condizioni di sicurezza e di vivibilità delle aree di stazione e limitrofe in asset



Aumento del decoro e della qualità degli spazi, anche grazie all'uso appropriato del verde



Ricucitura delle aree retrostanti il fascio binari con l'eventuale apertura di un secondo fronte di accesso alla stazione, per garantire piena accessibilità da parte di tutta la potenziale utenza e riconnessione urbana



Integrazione dei sistemi di mobilità a favore del trasporto pubblico e della mobilità dolce

Hub Intermodali e linee metropolitane per lo sviluppo della mobilità sostenibile

• 2026

Sono previsti progetti di investimento finalizzati a interventi di ampio respiro per il potenziamento e lo sviluppo e/o la riqualificazione funzionale di stazioni di particolare rilevanza (tra cui Villa S. Giovanni, Messina Centrale e Messina Marittima, Benevento, Caserta, Bari, Taranto, Lecce, le stazioni della linea L2 della metropolitana di Napoli e la nuova fermata di S. Maria di Settimo-Montalto Uffugo): si tratta di interventi strategici per migliorare l'accessibilità al trasporto ferroviario e con ricadute sul territorio, spesso integrati in un contesto più ampio di rigenerazione urbana e del sistema di mobilità.

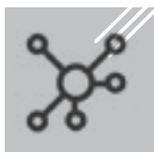
Il programma è finalizzato allo sviluppo, alla riqualificazione, all'accessibilità e all'efficientamento energetico di singole stazioni, nodi ferroviari che svolgono funzione di Hub della mobilità ovvero linee metropolitane da potenziare/riqualificare per garantirne la rinnovata centralità come nodo trasportistico e polo di servizi, con un progetto omogeneo che garantisca coerenza e riconoscibilità, integrato nel contesto urbano di riferimento.

Obiettivi e benefici

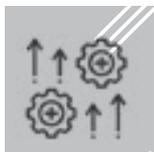
Il programma complessivo degli interventi mira a coniugare gli obiettivi programmatici di RFI con quelli delle amministrazioni locali (Comuni e Regioni) coinvolte nella gestione del territorio, nonché con gli obiettivi e i piani strategici di altre società del Gruppo eventualmente interessate alla riqualificazione e valorizzazione del contesto di inserimento, promuovendo uno sviluppo più equilibrato e sostenibile del territorio e valorizzando la stazione come hub intermodale integrata all'interno della pianificazione urbana della mobilità.



Obiettivi



Soddisfare le esigenze di mobilità delle persone negli spostamenti quotidiani



Contribuire allo sviluppo sostenibile e all'attrattività del territorio



Aumentare la connettività e l'integrazione della rete

Ambiti di intervento



Stazioni

- Potenziamento della funzione di nodo per l'integrazione modale
- Valorizzazione della funzione di polo di servizi
- Riqualificazione



Trasporto ferroviario

- Ridisegno degli spazi per la massima linearità dei percorsi
- Integrazione dell'offerta per collegamenti diretti con porti e aeroporti



TPL: Trasporto Pubblico Locale

- Coordinamento dell'offerta TPL con il sistema ferroviario
- Ridisegno di spazi improntato all'agevolazione dello scambio modale



Sostenibilità

- Promozione delle modalità di trasporto pubblico e mobilità dolce
- Miglioramento dell'efficienza dei consumi idrici ed energetici
- Scelta di materiali in funzione del LCA
- Uso sociale di asset non strumentali
- Coinvolgimento degli Stakeholders

ELENCO IMPIANTI

Stazioni PNRR

Vasto-S.Salvo	Nocera Superiore	Brindisi
Pescara	Santa Maria Capua Vetere	Foggia
Giulianova	Falciano-Mondragone-Carinola	Acquaviva delle Fonti
Chieti	Maddaloni Inferiore	Gioia del Colle
Teramo	Sarno	Trinitapoli
Potenza Centrale	Pozzuoli Solfatara	Monopoli
Potenza Superiore	Scafati	Macomer
Lamezia Terme Centrale	Sessa Aurunca-Roccamonfina	Oristano
Cosenza	Torre del Greco	Marsala
Scalea-S.Domenica Talao	Termoli	Siracusa
Vibo Valentia-Pizzo	Campobasso	Acireale
Reggio di Calabria Lido	Isernia	Palermo Notarbartolo
Catanzaro Lido	Barletta	Milazzo
Crotone	Giovinazzo	
Sibari	Polignano a Mare	
Sapri	S.Severo	



ELENCO IMPIANTI

Hub PNRR ●

Bari

Taranto

Lecce

Villa San Giovanni

Messina Centrale e Messina Marittima

Caserta

Benevento

Linea L2 di Napoli

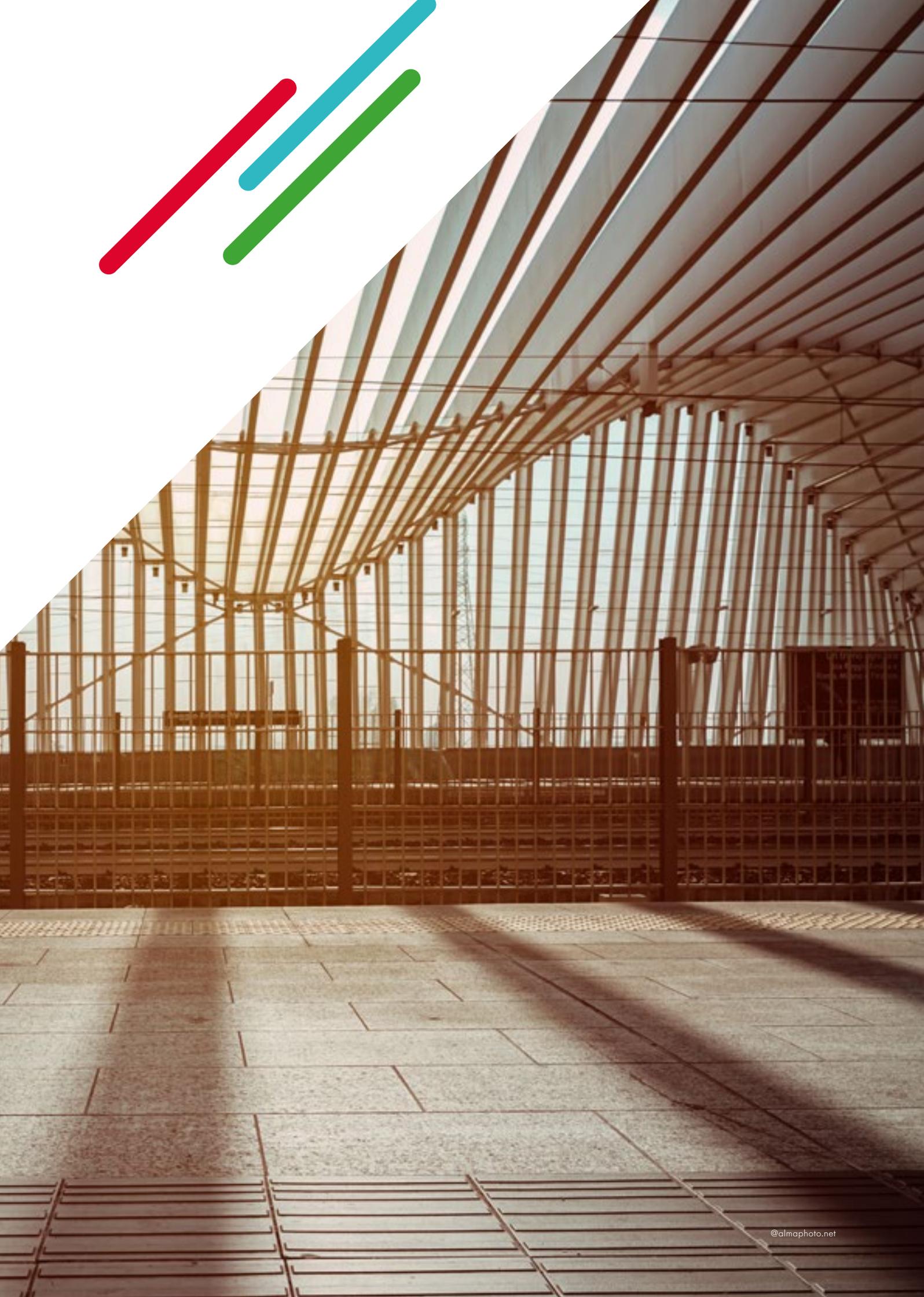
S. Maria di Settimo-Montalto Uffugo





PROGETTI EXTRA PNRR FINANZIATI CON AGGIORNAMENTO 2021 DEL CDP-I





Progetti extra PNRR finanziati con aggiornamento 2021 del CdP-I

Elenco progetti

Anello ferroviario di Roma

Raddoppio Parma-Vicofertile

Upgrading Milano-Lecco-Tirano

Genova Marittima Fuori Muro



Anello ferroviario di Roma

oltre il
2026

Rif. CdP-I: 0258_A - Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)

Descrizione del progetto

Il progetto di *Chiusura dell'anello ferroviario di Roma* prevede:

- il raddoppio della tratta San Pietro-Vigna Clara, che prosegue con tracciato fino alla nuova stazione di Tor di Quinto (di interscambio con linea ATAC Roma-Viterbo) per richiudersi in direzione Roma Tiburtina all'altezza della fermata di Val D'Ala, sulla linea Bivio PC Nuovo Salario-Roma Tiburtina;
- la diramazione tra Tor di Quinto-Roma Smistamento;
- l'interconnessione con la linea Roma-Pisa.

Linea a doppio binario di circa 10 km, con elettrificazione a 3Kv e tecnologia ERTMS L2, marciapiedi pari a 250 metri altezza 55 centimetri e sistema di informazione al pubblico I&C. La linea sarà inoltre attrezzata con sistema di esercizio per la gestione in telecomando con tecnologia innovativa ACCM/SSCM. Interscambio ferro/ferro nelle stazioni di Tor di Quinto e Val D'Ala.

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Creare nuove funzioni di interscambio con la fermata di Val d'Ala, oggetto di futuro prolungamento dei servizi FL2 Roma-Avezzano-Sulmona in relazione al completamento del PRG di Roma Tiburtina



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Potenziamento delle connessioni per una migliore integrazione della rete sia in ambito urbano sia in ambito ferroviario, garantendo l'interscambio con i servizi ferroviari della linea Roma-Viterbo gestita da ATAC in corrispondenza di Tor di Quinto



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Possibilità di attivare un servizio metropolitano tipo «ring», a integrazione dei servizi già presenti nell'ambito del Nodo di Roma



ACCESSIBILITÀ

Consentire l'accessibilità diretta ai servizi ferroviari per alcuni municipi urbani oggi non serviti da tale modalità

Raddoppio Parma-Vicofertile

oltre il
2026

Rif. CdP-I: 0276A - completamento raddoppio asse ferroviario pontremolese - 1° fase

Descrizione del progetto

Il progetto riguarda la realizzazione della tratta di raddoppio fra Parma e Vicofertile della linea Parma-Vezzano Ligure che si svilupperà per i primi 5 km circa in variante di tracciato ed per i restanti 3 km in affiancamento fino all'ingresso nella stazione di Vicofertile.

Sarà realizzata la Galleria Parma, di 1.950,40 metri complessivi, che si sviluppa in affiancamento alla linea Bologna-Piacenza per poi sottopassarla ed affiancare la tangenziale fino all'uscita da Parma.

Sulla tratta Parma – Vicofertile verranno soppressi 2 passaggi a livello. Il nuovo tracciato garantirà prestazioni merci secondo standard rete comprehensive ovvero sagoma PC 80 e peso assiale D4.

Oltre gli interventi sulla linea, sono previsti interventi di adeguamento della stazione di Parma, con l'innesto del nuovo tracciato e l'adozione delle tecnologie più moderne per la gestione del traffico: Apparato Centrale Computerizzato (ACC). Nella stazione di Vicofertile è prevista la realizzazione del sottopassaggio, l'innalzamento dei due marciapiedi di altezza pari a 55 centimetri, con l'adeguamento a modulo 250 metri. Il progetto definitivo è al momento in fase di revisione a cura RFI in relazione agli input funzionali.

Benefici commerciali oltre il 2026



REGOLARITÀ

Il raddoppio fra Parma e Vicofertile, quale prima tratta di raddoppio dell'intera linea, consentirà di conseguire benefici ferroviari grazie all'incremento della regolarità della circolazione



PRESTAZIONI

Miglioramento delle caratteristiche prestazionali della linea e risoluzione delle interferenze con la viabilità ordinaria

8 Km	Lunghezza linea
160 Km/h	Velocità massima
13,5 ‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma

I principali
numeri
del progetto

Upgrading Milano-Lecco-Tirano

2025

Rif. CdP-I: P198 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Descrizione del progetto

Il progetto di upgrading della linea Milano-Lecco-Tirano prevede interventi diffusi di efficientamento delle sedi di incrocio, con ammissione dei movimenti contemporanei e velocizzazione a 60 km/h degli itinerari ove possibile. Interventi di PRG per efficientamenti delle sedi di incrocio negli impianti di Mandello, Lierna, Ardenno Masino e S.Pietro Berbenno.

Realizzazione dei sottopassi laddove previsti movimenti contemporanei.

Soppressione diffusa dei Passaggi a Livello.

Interventi diffusi di accessibilità nei principali poli attrattori in funzione delle Olimpiadi 2026.

Interventi diffusi per upgrading dei sistemi di informazione al pubblico con gestione centralizzata dal CCC di Milano Greco Pirelli.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Raggiungimento degli obiettivi di servizio previsti per il periodo Olimpico e secondo AQ con Regione Lombardia



ACCESSIBILITÀ

Miglioramento dell'accessibilità in stazione



REGOLARITÀ

Aumento dell'affidabilità e della regolarità della linea con la diminuzione dei ritardi dovuti all'esistenza dei passaggi a livello di linea e di stazione

Rif. CdP-I: P060 - Infrastrutturazione porti e terminali

Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova stazione denominata «Genova Marittima Fuori Muro», che farà parte dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, in corrispondenza dell'attuale parco di Fuori Muro, in asset dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. L'impianto sarà dotato di un nuovo Apparato Centrale a Calcolatore, avente giurisdizione su 7 binari elettrificati a modulo 750 metri, alcuni dei quali dotati di tronchini per lo svincolo/sosta locomotori.

I binari saranno idonei all'arrivo/partenza di treni completi, il cui approntamento e terminalizzazione da/verso le banchine portuali avverrà attraverso apposite aste di manovra centralizzate.

Il progetto si completa con:

- la messa a norma delle intervie dei binari;
- l'implementazione di controlli di sicurezza localizzati attraverso l'installazione di impianti di videosorveglianza, rete dati e presidi di sicurezza antincendio;
- il rifacimento della TE con nuove palificazioni e nuovi tralicci;
- il rifacimento dell'impianto di illuminazione con installazione di nuove torri faro, oltre che realizzazione di nuovi alloggiamenti per gli impianti e per il personale di stazione e di manovra.

L'impianto sarà inserito nell'ACCM/SCCM del Nodo di Genova, pur rimanendo presenziabile in loco, e sarà predisposto per la futura implementazione di ERTMS L2.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

7 binari centralizzati per arrivo e partenza di treni di lunghezza fino a 740 metri



REGOLARITÀ

Riduzione dei movimenti parassiti di locomotori isolati nel Nodo di Genova, per mezzo della realizzazione di appositi tronchini di sosta



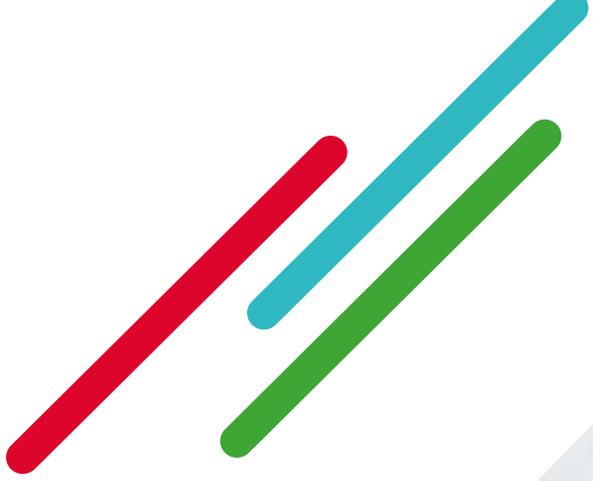
INTERMODALITÀ

L'impianto consentirà l'incremento del traffico merci in adduzione al Porto Storico di Genova, anche per trasporti codificati a P/C80



APPENDICI ESTRATTI REGIONALI





Appendici estratti regionali

Focus Abruzzo

Focus Basilicata

Focus Calabria

Focus Campania

Focus Emilia Romagna

Focus Friuli Venezia Giulia

Focus Lazio

Focus Liguria

Focus Lombardia

Focus Marche

Focus Molise

Focus Piemonte

Focus Puglia

Focus Sardegna

Focus Sicilia

Focus Toscana

Focus Trentino Alto Adige

Focus Umbria

Focus Valle d'Aosta

Focus Veneto



Focus Abruzzo

Roma-Pescara

PRG e moduli sulla linea Adriatica

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Velocizzazione linea Adriatica*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Roma-Pescara

- **2026** fase
- **oltre 2026** completamento

Rif. CdP-I: P240A - Roma-Pescara

Descrizione del progetto

Il potenziamento del collegamento ferroviario Roma-Pescara è articolato in vari interventi. Sono stati individuati quelli prioritari, che costituiscono la prima fase del progetto:

- Scafa – Manoppello: Raddoppio prevalentemente in variante di circa 7 km, con velocità massima di 160 km/h;
- Manoppello – Interporto: raddoppio in sede per circa 5 km, con velocità massima pari a 160 km/h;
- Sulmona – Pratola Peligna: raddoppio in sede rettificata per circa 5 km, con velocità massima pari a 160 km/h;
- Tagliacozzo – Avezzano: raddoppio in sede per circa 15 km per una velocità 200 km/h e pendenza massima del 23 ‰.

Sono inoltre previsti, a completamento del progetto, i seguenti interventi:

- Pratola Peligna–Scafa: raddoppio prevalentemente in variante di circa 25 km, per una velocità massima pari a 160 km/h. E' prevista lo spostamento della stazione di Torre de'Passeri;
- Roma (Corcolle)–Tagliacozzo: nuova linea di circa 53 km di cui circa 40 km in galleria, per una velocità massima pari a 200 km/h e una pendenza massima del 21 ‰;
- Avezzano – Sulmona: nuova linea a semplice binario di circa 33 km di cui circa 18 in galleria, per una velocità massima pari a 200 km/h.

E' inoltre in corso, su altro progetto di investimento, il raddoppio della tratta Pescara-Chieti-Interporto.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Tratte Sulmona-Pratola Peligna, Tagliacozzo-Avezzano e Scafa-Manoppello-Interporto: velocizzazione fino a 5' per alcuni servizi



REGOLARITÀ

Tratte Sulmona-Pratola Peligna, Tagliacozzo-Avezzano e Scafa-Manoppello-Interporto: miglioramento della regolarità per alcuni servizi

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Riduzione tempi di percorrenza: Roma-Pescara in circa 2h rispetto agli attuali 3h 20', con un minor tempo di percorrenza fino a 80' (al completamento dell'intero progetto)



CAPACITÀ

Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio, con possibilità di istituire servizi di tipo metropolitano tra Chieti e Pescara



VELOCITÀ

Velocizzazione e sistematizzazione dei collegamenti tra Pescara e L'Aquila, grazie anche ad altri interventi in corso e programmati sulla linea L'Aquila-Sulmona (Bretella Sulmona, Nuova fermata Sulmona S.Rufina, Elettrificazione Sulmona-L'Aquila)



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire lo sviluppo del traffico merci

32 Km	Lunghezza linea
200 Km/h	Velocità massima
23 ‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo
SCC-M/ACCM	Sistema di esercizio
I&C	Informazione al pubblico

I principali
numeri
del progetto*

* nelle tratte raddoppiate

PRG e moduli sulla linea Adriatica

● **2026 fase**
● **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdPI: P225 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti

Descrizione del progetto

Tra le strategie di sviluppo del traffico merci a livello europeo c'è l'implementazione di stazioni aventi binari di precedenza di capacità pari a 750 metri.

Sono oggetto di tali interventi un insieme di impianti della linea Adriatica e della linea Bari-Taranto, entrambe appartenenti al corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo.

È previsto l'adeguamento a 750 metri di stazioni che distano tra loro non più di 100 km e di impianti a cui sono allacciati raccordi dove hanno origine/termine corsa treni di lunghezza pari a 750 metri (interventi di ultimo miglio).

Le località oggetto di intervento ipotizzate sono: Falconara Marittima, Porto d'Ascoli, Roseto degli Abruzzi, Campomarino, Foggia, Incoronata, S. Nicola di Melfi, Cerignola, Trinitapoli, Giovinazzo, Bari Lamasinata, Ostuni, Brindisi Intermodale, Grottalupara. Cinque di queste quattordici stazioni sono già oggetto di uno specifico progetto (Falconara Marittima, Campomarino, Foggia, Bari Lamasinata e Brindisi Intermodale).

È inoltre previsto l'adeguamento a 650 metri di altre stazioni, in modo da garantire tra gli impianti con tale modulo un passo di norma non superiore ai 40 km. Si tratta di Fano, Chieuti (per questo intervento sono già previsti i finanziamenti), Bari P. Nord, Sannicandro di Bari. Altre località sono già adeguate a modulo 650/750 metri.

Le stazioni di Fano, Senigallia, Incoronata, Cerignola, Trinitapoli, Giovinazzo, Bari P. Nord, Ostuni, Sannicandro di Bari, PM Grottalupara saranno adeguate entro il 2026.

Le stazioni di Varano, Porto d'Ascoli, Roseto, S. Nicola di Melfi saranno adeguate oltre il 2026.

Benefici commerciali al 2026



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a mod. 650 metri: max 45 km, ad eccezione della tratta Pescara-Ancona dove il passo si estende sino a 70 km



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a mod. 750 metri: max 100 km, ad eccezione della tratta Pescara-Ancona dove il passo si estende sino a 160 km

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a modulo 650 metri: max 45 km

Passo tra impianti a modulo 750 metri: max 100 km



Focus Basilicata

Taranto-Battipaglia

Salerno-Reggio Calabria

Adeguamento prestazionale linea Ionica



Taranto-Battipaglia

● **2026** fase
● **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdP-I: P238 - Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto

Descrizione del progetto

Gli interventi consistono in velocizzazioni diffuse, tramite rettifiche di tracciato per un'estesa di circa il 30% dell'intera linea, sovralti in curva e istituzione dei ranghi di velocità C e P da Potenza a Metaponto.

Velocizzazioni puntuali degli ingressi in stazione, tramite realizzazione di sottopassi e itinerari in deviata a 60 km/h e risanamenti di tratti in frana (Campomaggiore e Brindisi M.)

E' prevista l'istallazione di un nuovo sistema di distanziamento con blocco emulato in luogo dell'attuale BCA e istituzione di nuovi punti di incrocio (Ginosa, Pisticci, Salandra, Brindisi di Montagna), in modo da consentire nuovi servizi di TPL cadenzati e l'accrescimento di traffico merci.

Miglioramento dell'accessibilità per i viaggiatori, grazie alla realizzazione di nuovi marciapiedi a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) e Persone a mobilità ridotta (PMR) in ogni località di servizio; inoltre verrà realizzata una nuova fermata in corrispondenza del centro abitato di Castellaneta Marina.

Adeguamento agli standard di traffico merci, tramite interventi di messa a modulo 750 metri sulla Taranto-Metaponto (PRG della stazione di Castellaneta M., per i nuovi traffici previsti sulla relazione Bari-Taranto-Gioia Tauro) e 575 metri sulla tratta Metaponto-Potenza (interventi di PRG previsti a Pisticci, Salandra, Trivigno e Potenza C.le.

Sagoma P/C 80 per il tratto Taranto-Metaponto-Grassano e sagoma a P/C 25 da Grassano-Potenza.

Peso assiale D4 per il tratto Taranto-Metaponto-Grassano e peso assiale a C3 da Grassano-Potenza.

E' prevista inoltre la soppressione di alcuni passaggi a livello.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Recupero dei tempi di percorrenza sull'itinerario Taranto-Napoli di circa 30', anche grazie al progetto AV Salerno-Reggio Calabria



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie ai nuovi punti di incrocio



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire l'avvio del traffici merci e il transito di treni di lunghezza 575 metri



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni a 750 metri sulla tratta Taranto-Metaponto e 575 metri sulla Metaponto-Potenza



ACCESSIBILITÀ

Accessibilità alle località di servizio dotate di nuovi marciapiedi e sottopassi e della nuova fermata Marina di Castellaneta

250 KM	Lunghezza linea
SEDE	Semplice binario
200 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
15‰	Pendenza massima linea
D4*	Peso assiale
P/C80*	Sagoma
575/750 m	Modulo
ACC-M	Sistema di esercizio

I principali
numeri
del progetto

* Tratta Taranto-Metaponto-Grassano

Salerno-Reggio Calabria

• **2026** fase
• **oltre il 2026**
• **completamento**

Rif. CdP-I: 1107 - AV-AC Salerno-Reggio Calabria

Descrizione del progetto

La realizzazione del nuovo collegamento ad alta velocità fra Salerno e Reggio Calabria, in nuovo tracciato rispetto alle dorsali esistenti, è articolato nei seguenti lotti funzionali prioritari:

- lotto 1a: Battipaglia-Romagnano, che consente di ottenere benefici anche sulla relazione Battipaglia – Potenza
- lotto 1b: Romagnano-Praja, con interconnessione con la dorsale tirrenica
- lotto 2: Praja-Tarsia, con interconnessione con la linea Metaponto – Sibari
- lotto 3: Tarsia-Montalto (CS);
- lotto 4: Montalto-Lamezia Terme.

I successivi lotti interessano le seguenti relazioni:

Lamezia Terme-Gioia Tauro;

Gioia Tauro-Villa San Giovanni/Reggio Calabria

In aggiunta, il raddoppio della linea esistente Paola-Cosenza (attraverso la nuova galleria Santomarco) è finalizzato a potenziare il collegamento tra la linea Tirrenica e Cosenza, sia per il trasporto passeggeri che merci.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Il completamento del primo lotto funzionale al 2026 consente di ottenere un recupero dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti nella relazione Battipaglia-Potenza

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Il lotto 2 Praja-Tarsia crea un nuovo collegamento tra le linee tirrenica-ionica, contribuisce ai recuperi di percorrenza verso Sibari/Crotone e Cosenza (fino a 90 minuti)



VELOCITÀ

Al completamento di tutta l'opera, il tempo di percorrenza Roma-Reggio Calabria sarà di 3 ore e 40 minuti



INTEGRAZIONE DELLA RETE

La nuova infrastruttura consentirà pertanto di sviluppare nuovi traffici viaggiatori lungo l'asse nord-sud della penisola, a beneficio anche dei collegamenti da e per la Sicilia



INTERMODALITÀ

L'infrastruttura consentirà l'incremento del traffico merci in adduzione al porto di Gioia Tauro

18‰	Pendenza massima linea
300 Km/h	Velocità massima
25 Kv c.a.	Elettrificazione
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Adeguamento prestazionale linea Ionica

• 2026

Rif. CdP-I: P225 – Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia–Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti

Descrizione del progetto

La linea ionica, in particolare la tratta Taranto-Metaponto-Sibari, che poi prosegue fino a Paola sulla linea tirrenica, costituisce il corridoio di collegamento tra il porto di Gioia Tauro e la direttrice adriatica.

Con il presente progetto si vuole potenziare prestazionalmente la tratta con l'adeguamento di alcuni impianti a modulo 750 metri.

Gli impianti interessati sono Nocera Tirinese, S. Pietro a Maida, Sibari e Rosarno.

Benefici commerciali al 2026

**REGOLARITÀ**

Gli interventi permetteranno una più efficiente gestione della circolazione, migliorandone la regolarità

**PRESTAZIONI**

Il corridoio Taranto-Gioia Tauro verrà adeguato a modulo 750 metri



Focus Calabria

Salerno-Reggio Calabria

Adeguamento prestazionale linea Ionica

PRG di Rosarno e San Ferdinando

Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica



Salerno-Reggio Calabria

• **2026** fase
• **oltre il 2026**
• **completamento**

Rif. CdP-I: 1107 - AV-AC Salerno-Reggio Calabria

Descrizione del progetto

La realizzazione del nuovo collegamento ad alta velocità fra Salerno e Reggio Calabria, in nuovo tracciato rispetto alle dorsali esistenti, è articolato nei seguenti lotti funzionali prioritari:

- lotto 1a: Battipaglia-Romagnano, che consente di ottenere benefici anche sulla relazione Battipaglia – Potenza
- lotto 1b: Romagnano-Praja, con interconnessione con la dorsale tirrenica
- lotto 2: Praja-Tarsia, con interconnessione con la linea Metaponto – Sibari
- lotto 3: Tarsia-Montalto (CS);
- lotto 4: Montalto-Lamezia Terme.

I successivi lotti interessano le seguenti relazioni:

Lamezia Terme-Gioia Tauro;

Gioia Tauro-Villa San Giovanni/Reggio Calabria

In aggiunta, il raddoppio della linea esistente Paola-Cosenza (attraverso la nuova galleria Santomarco) è finalizzato a potenziare il collegamento tra la linea Tirrenica e Cosenza, sia per il trasporto passeggeri che merci.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Il completamento del primo lotto funzionale al 2026 consente di ottenere un recupero dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti nella relazione Battipaglia-Potenza

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Il lotto 2 Praja-Tarsia crea un nuovo collegamento tra le linee tirrenica-ionica, contribuisce ai recuperi di percorrenza verso Sibari/Crotone e Cosenza (fino a 90 minuti)



VELOCITÀ

Al completamento di tutta l'opera, il tempo di percorrenza Roma-Reggio Calabria sarà di 3 ore e 40 minuti



INTEGRAZIONE DELLA RETE

La nuova infrastruttura consentirà pertanto di sviluppare nuovi traffici viaggiatori lungo l'asse nord-sud della penisola, a beneficio anche dei collegamenti da e per la Sicilia



INTERMODALITÀ

L'infrastruttura consentirà l'incremento del traffico merci in adduzione al porto di Gioia Tauro

18‰	Pendenza massima linea
300 Km/h	Velocità massima
25 Kv c.a.	Elettrificazione
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Adeguamento prestazionale linea Ionica

• 2026

Rif. CdP-I: P225 – Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia–Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti

Descrizione del progetto

La linea ionica, in particolare la tratta Taranto-Metaponto-Sibari, che poi prosegue fino a Paola sulla linea tirrenica, costituisce il corridoio di collegamento tra il porto di Gioia Tauro e la direttrice adriatica.

Con il presente progetto si vuole potenziare prestazionalmente la tratta con l'adeguamento di alcuni impianti a modulo 750 metri.

Gli impianti interessati sono Nocera Tirinese, S. Pietro a Maida, Sibari e Rosarno.

Benefici commerciali al 2026

**REGOLARITÀ**

Gli interventi permetteranno una più efficiente gestione della circolazione, migliorandone la regolarità

**PRESTAZIONI**

Il corridoio Taranto-Gioia Tauro verrà adeguato a modulo 750 metri

Rif. CdP-I: P258 - Linea Rosarno-San Ferdinando: adeguamento PRG di Rosarno e San Ferdinando

Descrizione del progetto

La stazione di San Ferdinando, non ricadente al momento ambito asset RFI, costituisce un impianto di appoggio per i raccordi terminali a servizio del porto di Gioia Tauro. Essa è collegata, tramite una bretella a singolo binario elettrificata di circa 5 Km, alla stazione di Rosarno che insiste sulla dorsale tirrenica della Calabria. Gli impianti sono parte integrante del corridoio TEN-T Core Scandinavo-Mediterraneo.

L'intervento prevede:

- il raddoppio della bretella di collegamento fra San Ferdinando e Rosarno;
- la rivisitazione del PRG di San Ferdinando, con realizzazione di 4 binari aventi capacità di 750 metri, in coerenza con le specifiche del corridoio TEN-T;
- upgrade tecnologico dell'apparato di stazione di San Ferdinando.

L'intervento consentirà di efficientare i collegamenti con i raccordi afferenti alla stazione di San Ferdinando. Analogamente, nella stazione di Rosarno è prevista la riconfigurazione del PRG in funzione del raddoppio della suddetta bretella di collegamento con San Ferdinando e per la realizzazione di un binario di capacità 750 metri.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

L'adeguamento agli standard richiesti dalla rete Core TEN-T consentirà di sviluppare nuovo traffico merci sul corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo



INTERMODALITÀ

I benefici in termini di nuovi traffici merci sono inoltre collegati allo sviluppo degli impianti raccordati alla stazione di San Ferdinando, che favoriscono l'intermodalità nave-ferro

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



PRESTAZIONI

Lo sviluppo dei traffici merci lungo il corridoio TEN-T è correlato al completamento degli interventi di adeguamento della sagoma a PC80 e ad ulteriori interventi ai PRG di alcuni impianti finalizzati ad ottenere un modulo pari a 750 metri sul corridoio TEN

Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica

• 2026

Rif. CdP-I: P245 - Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica: tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido

Descrizione del progetto

La linea jonica, compresa fra le stazioni di Sibari e Catanzaro Lido, è interessata da interventi finalizzati ad aumentare l'affidabilità dell'infrastruttura, velocizzare le sedi di incrocio e l'accessibilità al servizio, risolvere alcune interferenze con la viabilità ordinaria attraverso la soppressione di alcuni passaggi a livello.

La tratta Sibari-Catanzaro Lido è inoltre interessata da un progetto di elettrificazione che si estende anche sulla linea trasversale Catanzaro Lido-Lamezia Terme C.le, dove sono in corso interventi di potenziamento infrastrutturale e velocizzazione.

Entrambe le linee citate sono interessate infine da un intervento di upgrade tecnologico teso a migliorare l'affidabilità e la gestione dei sistemi di segnalamento.

Oltre agli interventi citati e già in corso di progettazione/realizzazione sono previsti i seguenti ulteriori interventi:

- adeguamento delle opere d'arte su tratti di linea per l'incremento delle velocità massime;
- estensione dell'upgrading tecnologico su ulteriori tratti di linea a sud di Catanzaro Lido;
- progettazione di una prima fase di elettrificazione fra Catanzaro Lido e Melito Porto Salvo.;
- adeguamento della Galleria Cutro, nell'ambito dell'intervento di elettrificazione fra Sibari e Catanzaro Lido.

Gli interventi consentono di elevare in alcuni tratti la velocità massima fino a 150 km/h e a rimuovere le limitazioni sul peso assiale al fine di estendere la categoria di peso assiale C3 all'intera tratta Sibari-Catanzaro Lido-Lamezia Terme.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Ridurre i tempi di percorrenza per effetto dell'incremento della velocità lungo la linea e della riduzione dei perditempo nelle sedi di incrocio nonché grazie all'istituzione del Rango C



ACCESSIBILITÀ

Migliorare l'accessibilità al servizio ferroviario mediante l'innalzamento dei marciapiedi e la realizzazione di sottopassi pedonali nelle principali stazioni

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Il completamento degli interventi consentirà di potenziare i collegamenti fra linea jonica e linea tirrenica e migliorare l'accessibilità con Lamezia Terme



INTEGRAZIONE DELLA RETE

L'elettrificazione della linea consente di estendere i collegamenti a lunga percorrenza nord-sud al versante jonico senza necessità di effettuare il cambio della trazione nella stazione di Sibari



Focus Campania

Napoli-Bari

Salerno-Reggio Calabria

Taranto-Battipaglia

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Rinnovo tecnologico linea AV/AC Roma-Napoli*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Napoli-Bari

● **2026 fase**
● **oltre il 2026**
● **completamento**

Rif. CdP-I: 0279A, 0284, 0279B, 0281, 0099A, 0099B, 0099C - itinerario Napoli - Bari

Descrizione del progetto

Il programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari è ripartito in diversi sotto-progetti:

- realizzazione di una variante all'attuale linea Napoli-Cancello per una lunghezza complessiva di 15,5 km passando dalla stazione AV di Napoli Afragola;
- raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancello e Frasso Telesino e Frasso Telesino - Vitulano per una lunghezza di circa 46 km (Frasso Telesino-Telese al 2025, Telese-Vitulano al 2026). Verranno inoltre soppressi 25 passaggi a livello.
- raddoppio in variante di circa 47 km di linea della tratta Apice-Orsara, di cui 80% in galleria, con realizzazione della nuova stazione di Hirpinia;
- raddoppio in variante della tratta Orsara-Bovino.

Oltre agli interventi sulle linee ferroviarie, sono previsti anche quelli di potenziamento delle stazioni di Napoli e Bari, che prevedono l'adozione delle tecnologie più moderne per la gestione del traffico: Apparati Centrali Computerizzati (ACC) e Apparati Centrali Computerizzati Multistazione (ACCM).

Il completamento del raddoppio in variante della tratta Apice-Orsara è previsto oltre il 2026.

Benefici commerciali al 2026



ACCESSIBILITÀ

Maggiore accessibilità delle provincie di Caserta e Benevento alla direttrice AV Milano-Roma-Napoli tramite l'interscambio a Napoli Afragola



VELOCITÀ

Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un recupero del tempo di percorrenza stimato in 45 minuti



CAPACITÀ

Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice la capacità teorica passa dagli attuale 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia



ACCESSIBILITÀ

In relazione alla riallocazione di località di servizio ad oggi esistenti (stazione di Acerra, fermata di Casalnuovo, fermata di Valle Maddaloni, fermata di Dugenta/Frasso Telesino) e a nuove località di servizio in corso di realizzazione, quali ad esempio la nuova fermata Centro Commerciale



ACCESSIBILITÀ

Sulla tratta Frasso Telesino-Vitulano verranno attivate quattro nuove fermate e una nuova stazione



PRESTAZIONI

Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un tempo di viaggio di circa 2h mentre per i collegamenti Roma-Bari è previsto un tempo di viaggio pari a 3 h



ACCESSIBILITÀ

Sulla tratta Apice-Orsara sarà attivata una nuova stazione di Hirpinia. Verranno soppressi 5 passaggi a livello



CAPACITÀ

Sulla tratta Napoli-Foggia la capacità teorica passa dagli attuale 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia



PRESTAZIONI

Sulla tratta Napoli-Foggia sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri

250 Km	Lunghezza linea
13 Km	Lunghezza interconnessioni
12.5 ‰	Pendenza massima linea
250 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Salerno-Reggio Calabria

• **2026** fase
• **oltre il 2026**
• **completamento**

Rif. CdP-I: 1107 - AV-AC Salerno-Reggio Calabria

Descrizione del progetto

La realizzazione del nuovo collegamento ad alta velocità fra Salerno e Reggio Calabria, in nuovo tracciato rispetto alle dorsali esistenti, è articolato nei seguenti lotti funzionali prioritari:

- lotto 1a: Battipaglia-Romagnano, che consente di ottenere benefici anche sulla relazione Battipaglia – Potenza
- lotto 1b: Romagnano-Praja, con interconnessione con la dorsale tirrenica
- lotto 2: Praja-Tarsia, con interconnessione con la linea Metaponto – Sibari
- lotto 3: Tarsia-Montalto (CS);
- lotto 4: Montalto-Lamezia Terme.

I successivi lotti interessano le seguenti relazioni:

Lamezia Terme-Gioia Tauro;

Gioia Tauro-Villa San Giovanni/Reggio Calabria

In aggiunta, il raddoppio della linea esistente Paola-Cosenza (attraverso la nuova galleria Santomarco) è finalizzato a potenziare il collegamento tra la linea Tirrenica e Cosenza, sia per il trasporto passeggeri che merci.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Il completamento del primo lotto funzionale al 2026 consente di ottenere un recupero dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti nella relazione Battipaglia-Potenza

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Il lotto 2 Praja-Tarsia crea un nuovo collegamento tra le linee tirrenica-ionica, contribuisce ai recuperi di percorrenza verso Sibari/Crotone e Cosenza (fino a 90 minuti)



VELOCITÀ

Al completamento di tutta l'opera, il tempo di percorrenza Roma-Reggio Calabria sarà di 3 ore e 40 minuti



INTEGRAZIONE DELLA RETE

La nuova infrastruttura consentirà pertanto di sviluppare nuovi traffici viaggiatori lungo l'asse nord-sud della penisola, a beneficio anche dei collegamenti da e per la Sicilia



INTERMODALITÀ

L'infrastruttura consentirà l'incremento del traffico merci in adduzione al porto di Gioia Tauro

18‰	Pendenza massima linea
300 Km/h	Velocità massima
25 Kv c.a.	Elettrificazione
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Taranto-Battipaglia

● **2026** fase
● **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdP-I: P238 - Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto

Descrizione del progetto

Gli interventi consistono in velocizzazioni diffuse, tramite rettifiche di tracciato per un'estesa di circa il 30% dell'intera linea, sovralti in curva e istituzione dei ranghi di velocità C e P da Potenza a Metaponto.

Velocizzazioni puntuali degli ingressi in stazione, tramite realizzazione di sottopassi e itinerari in deviata a 60 km/h e risanamenti di tratti in frana (Campomaggiore e Brindisi M.)

E' prevista l'istallazione di un nuovo sistema di distanziamento con blocco emulato in luogo dell'attuale BCA e istituzione di nuovi punti di incrocio (Ginosa, Pisticci, Salandra, Brindisi di Montagna), in modo da consentire nuovi servizi di TPL cadenzati e l'accrescimento di traffico merci.

Miglioramento dell'accessibilità per i viaggiatori, grazie alla realizzazione di nuovi marciapiedi a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) e Persone a mobilità ridotta (PMR) in ogni località di servizio; inoltre verrà realizzata una nuova fermata in corrispondenza del centro abitato di Castellaneta Marina.

Adeguamento agli standard di traffico merci, tramite interventi di messa a modulo 750 metri sulla Taranto-Metaponto (PRG della stazione di Castellaneta M., per i nuovi traffici previsti sulla relazione Bari-Taranto-Gioia Tauro) e 575 metri sulla tratta Metaponto-Potenza (interventi di PRG previsti a Pisticci, Salandra, Trivigno e Potenza C.le.

Sagoma P/C 80 per il tratto Taranto-Metaponto-Grassano e sagoma a P/C 25 da Grassano-Potenza.

Peso assiale D4 per il tratto Taranto-Metaponto-Grassano e peso assiale a C3 da Grassano-Potenza.

E' prevista inoltre la soppressione di alcuni passaggi a livello.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Recupero dei tempi di percorrenza sull'itinerario Taranto-Napoli di circa 30', anche grazie al progetto AV Salerno-Reggio Calabria



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie ai nuovi punti di incrocio



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire l'avvio del traffici merci e il transito di treni di lunghezza 575 metri



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni a 750 metri sulla tratta Taranto-Metaponto e 575 metri sulla Metaponto-Potenza



ACCESSIBILITÀ

Accessibilità alle località di servizio dotate di nuovi marciapiedi e sottopassi e della nuova fermata Marina di Castellaneta

250 KM	Lunghezza linea
SEDE	Semplice binario
200 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettificazione
15‰	Pendenza massima linea
D4*	Peso assiale
P/C80*	Sagoma
575/750 m	Modulo
ACC-M	Sistema di esercizio

I principali
numeri
del progetto

* Tratta Taranto-Metaponto-Grassano

Focus Emilia Romagna

Variante Galleria Bastardo

Raddoppio Parma-Vicofertile

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Velocizzazione linea Adriatica*

Potenziamento tecnologico Bologna-Padova*

Completamento ACC-M Bologna-Rimini*

Porto di Ravenna*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Variante Galleria Bastardo

• 2026

Rif. CdP-I: P198 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Descrizione del progetto

La galleria Bastardo è ubicata lungo la linea pontremolese tra le località di servizio di Ostia Parmense e Berceto e presenta un'estesa di 478 metri. Ad oggi l'opera presenta criticità strutturali essendo ubicata in un versante instabile con più fronti di frana e caratterizzata da fenomeni franosi. Dal 1980 ad oggi sono stati pertanto realizzati interventi di consolidamento, indagini geognostiche e continui rilievi e monitoraggi. Nel periodo 2009-2014 sono stati in particolare eseguiti interventi di consolidamento mediante installazione di centinature metalliche; oggi la galleria è centinata per l'intera sua lunghezza e monitorata h24. In considerazione di tali criticità è prevista la realizzazione, nel tratto compreso tra il km 51+208 e il km 51+685 della linea Parma-Vezzano Ligure, tra le località di Ostia Parmense e Berceto, di una nuova galleria in variante di tracciato con annesso adeguamento del tracciato ferroviario esistente. Per garantire al contempo l'esercizio della linea inoltre, sono stati previsti la progettazione della messa in sicurezza e il ripristino/consolidamento della galleria esistente, in considerazione delle attuali limitazioni alla circolazione treni. La tratta in galleria, per un totale di circa 400 metri, sarà a semplice binario, con elettrificazione a 3KV. Per quanto riguarda le prestazioni, avrà le caratteristiche adeguate ad un traffico merci competitivo, cioè D4 per il peso assiale, P/C 80 per la sagoma.

Benefici commerciali al 2026

**REGOLARITÀ**

La realizzazione della variante di tracciato permetterà di eliminare le attuali limitazioni alla circolazione treni, con conseguente miglioramento della regolarità per riduzione dei minuti di ritardo derivanti dai rallentamenti attivi nella tratta (fino a $v = 10 \text{ km/h}$)



Raddoppio Parma-Vicofertile

oltre il
● 2026

Rif. CdP-I: 0276A - completamento raddoppio asse ferroviario pontremolese - 1° fase

Descrizione del progetto

Il progetto riguarda la realizzazione della tratta di raddoppio fra Parma e Vicofertile della linea Parma-Verzano Ligure che si svilupperà per i primi 5 km circa in variante di tracciato ed per i restanti 3 km in affiancamento fino all'ingresso nella stazione di Vicofertile.

Sarà realizzata la Galleria Parma, di 1.950,40 metri complessivi, che si sviluppa in affiancamento alla linea Bologna-Piacenza per poi sottopassarla ed affiancare la tangenziale fino all'uscita da Parma.

Sulla tratta Parma - Vicofertile verranno soppressi 2 passaggi a livello. Il nuovo tracciato garantirà prestazioni merci secondo standard rete comprehensive ovvero sagoma PC 80 e peso assiale D4.

Oltre gli interventi sulla linea, sono previsti interventi di adeguamento della stazione di Parma, con l'innesto del nuovo tracciato e l'adozione delle tecnologie più moderne per la gestione del traffico: Apparato Centrale Computerizzato (ACC). Nella stazione di Vicofertile è prevista la realizzazione del sottopassaggio, l'innalzamento dei due marciapiedi di altezza pari a 55 centimetri, con l'adeguamento a modulo 250 metri. Il progetto definitivo è al momento in fase di revisione a cura RFI in relazione agli input funzionali.

Benefici commerciali oltre il 2026



REGOLARITÀ

Il raddoppio fra Parma e Vicofertile, quale prima tratta di raddoppio dell'intera linea, consentirà di conseguire benefici ferroviari grazie all'incremento della regolarità della circolazione



PRESTAZIONI

Miglioramento delle caratteristiche prestazionali della linea e risoluzione delle interferenze con la viabilità ordinaria

8 Km	Lunghezza linea
160 Km/h	Velocità massima
13,5 ‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma

I principali
numeri
del progetto

Focus Friuli Venezia Giulia

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Upgrading linea storica Trieste-Divaca*

Nodo di Udine*

Porto di Trieste: interventi ferroviari per il potenziamento della stazione di Trieste Campo Marzio*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Focus Lazio

Roma-Pescara

Orte-Falconara

Anello ferroviario di Roma

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Rinnovo tecnologico linea AV/AC Roma-Napoli*

Raddoppio Lunghezza-Guidonia*

Adeguamento a standard AV/AC della linea DDma Roma-Firenze*

Potenziamento tecnologico del nodo di Roma*

PRG di Roma Tuscolana*

Nodo di Pigneto*

Raddoppio Campoleone-Aprilia*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Roma-Pescara

- **2026** fase
- **oltre 2026** completamento

Rif. CdP-I: P240A - Roma-Pescara

Descrizione del progetto

Il potenziamento del collegamento ferroviario Roma-Pescara è articolato in vari interventi. Sono stati individuati quelli prioritari, che costituiscono la prima fase del progetto:

- Scafa – Manoppello: Raddoppio prevalentemente in variante di circa 7 km, con velocità massima di 160 km/h;
- Manoppello – Interporto: raddoppio in sede per circa 5 km, con velocità massima pari a 160 km/h;
- Sulmona – Pratola Peligna: raddoppio in sede rettificata per circa 5 km, con velocità massima pari a 160 km/h;
- Tagliacozzo – Avezzano: raddoppio in sede per circa 15 km per una velocità 200 km/h e pendenza massima del 23 ‰.

Sono inoltre previsti, a completamento del progetto, i seguenti interventi:

- Pratola Peligna–Scafa: raddoppio prevalentemente in variante di circa 25 km, per una velocità massima pari a 160 km/h. E' prevista lo spostamento della stazione di Torre de'Passeri;
- Roma (Corcolle)–Tagliacozzo: nuova linea di circa 53 km di cui circa 40 km in galleria, per una velocità massima pari a 200 km/h e una pendenza massima del 21 ‰;
- Avezzano – Sulmona: nuova linea a semplice binario di circa 33 km di cui circa 18 in galleria, per una velocità massima pari a 200 km/h.

E' inoltre in corso, su altro progetto di investimento, il raddoppio della tratta Pescara-Chieti-Interporto.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Tratte Sulmona-Pratola Peligna, Tagliacozzo-Avezzano e Scafa-Manoppello-Interporto: velocizzazione fino a 5' per alcuni servizi



REGOLARITÀ

Tratte Sulmona-Pratola Peligna, Tagliacozzo-Avezzano e Scafa-Manoppello-Interporto: miglioramento della regolarità per alcuni servizi

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Riduzione tempi di percorrenza: Roma-Pescara in circa 2h rispetto agli attuali 3h 20', con un minor tempo di percorrenza fino a 80' (al completamento dell'intero progetto)



CAPACITÀ

Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio, con possibilità di istituire servizi di tipo metropolitano tra Chieti e Pescara



VELOCITÀ

Velocizzazione e sistematizzazione dei collegamenti tra Pescara e L'Aquila, grazie anche ad altri interventi in corso e programmati sulla linea L'Aquila-Sulmona (Bretella Sulmona, Nuova fermata Sulmona S.Rufina, Elettrificazione Sulmona-L'Aquila)



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire lo sviluppo del traffico merci

32 Km	Lunghezza linea
200 Km/h	Velocità massima
23 ‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo
SCC-M/ACCM	Sistema di esercizio
I&C	Informazione al pubblico

I principali
numeri
del progetto*

* nelle tratte raddoppiate

Orte-Falconara

- **2026** fase
- **oltre il 2026** completamento

Rif. CdP-I: 0298 - Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio; 1175-Raddoppio PM228-Albacina

Descrizione del progetto

Gli interventi consistono nel raddoppio selettivo di tratte della linea trasversale appenninica Orte-Falconara. Il progetto si articola nei seguenti macro-interventi individuati nel medio termine:

- nuovo collegamento tra Castelplanio e PM228 in variante con shunt di Albacina , per una lunghezza pari a 24 km;
- raddoppio in affiancamento della tratta PM228 - Albacina, per una lunghezza di 5 km;
- upgrade tecnologico per la velocizzazione delle tratte Falconara-Castelplanio, Fabriano-Foligno, Foligno-Spoleto e Terni-Orte;
- raddoppio Spoleto-Terni, per una lunghezza pari a 29 km.(Non finanziato)

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Recupero di percorrenza fino a circa 20' (previa verifica opere d'arte), per alcuni servizi Roma-Ancona grazie ad una prima fase di interventi infrastrutturali e tecnologici



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alle tratte raddoppiate



ACCESSIBILITÀ

Raddoppio PM 228-Albacina: incremento dei livelli di regolarità e miglioramento dell'accessibilità della stazione di Albacina

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Al termine degli interventi sarà possibile conseguire una riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma e Ancona per alcuni servizi fino a circa 30' e tra Roma e Perugia fino a circa 15' in relazione al modello di esercizio e al completamento del raddoppio Spoleto-Terni



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alla revisione del modello di esercizio che scaturisce dalla nuova configurazione infrastrutturale e dalla differente programmazione dei servizi, anche in relazione al completamento del raddoppio Spoleto-Terni



CAPACITÀ

Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sull'intera linea



ACCESSIBILITÀ

Miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni merci

200 KM/h	Velocità massima
12 ‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Anello ferroviario di Roma

oltre il
2026

Rif. CdP-I: 0258_A - Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)

Descrizione del progetto

Il progetto di *Chiusura dell'anello ferroviario di Roma* prevede:

- il raddoppio della tratta San Pietro-Vigna Clara, che prosegue con tracciato fino alla nuova stazione di Tor di Quinto (di interscambio con linea ATAC Roma-Viterbo) per richiudersi in direzione Roma Tiburtina all'altezza della fermata di Val D'Ala, sulla linea Bivio PC Nuovo Salario-Roma Tiburtina;
- la diramazione tra Tor di Quinto-Roma Smistamento;
- l'interconnessione con la linea Roma-Pisa.

Linea a doppio binario di circa 10 km, con elettrificazione a 3Kv e tecnologia ERTMS L2, marciapiedi pari a 250 metri altezza 55 centimetri e sistema di informazione al pubblico I&C. La linea sarà inoltre attrezzata con sistema di esercizio per la gestione in telecomando con tecnologia innovativa ACCM/SSCM. Interscambio ferro/ferro nelle stazioni di Tor di Quinto e Val D'Ala.

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Creare nuove funzioni di interscambio con la fermata di Val d'Ala, oggetto di futuro prolungamento dei servizi FL2 Roma-Avezzano-Sulmona in relazione al completamento del PRG di Roma Tiburtina



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Potenziamento delle connessioni per una migliore integrazione della rete sia in ambito urbano sia in ambito ferroviario, garantendo l'interscambio con i servizi ferroviari della linea Roma-Viterbo gestita da ATAC in corrispondenza di Tor di Quinto



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Possibilità di attivare un servizio metropolitano tipo «ring», a integrazione dei servizi già presenti nell'ambito del Nodo di Roma



ACCESSIBILITÀ

Consentire l'accessibilità diretta ai servizi ferroviari per alcuni municipi urbani oggi non serviti da tale modalità



Focus Liguria

Terzo Valico dei Giovi

Nodo di Genova

Potenziamento linea Acqui Terme/Alessandria-Ovada-Genova

Genova Marittima Fuori Muro

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Potenziamento impianto di Vado Ligure*

Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Genova*

Velocizzazione Genova-Torino*

Velocizzazione Milano-Genova*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Liguria-Alpi: Terzo Valico dei Giovi

• 2025

Rif. CdP-I: P234 – Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi

Descrizione del progetto

Il progetto del Terzo Valico dei Giovi prevede la realizzazione di 53 km di nuova linea (oltre le interconnessioni), di cui 37 km in galleria. Un elemento principale è la nuova galleria di Valico a doppia canna per un'estesa totale di 27 km, con by-pass ogni 500 metri e quattro finestre di accesso intermedio.

È prevista un'interconnessione a Novi Ligure per i collegamenti verso Torino/Francia e una interconnessione in prossimità dello sbocco sud denominata Principe-Porti per il collegamento diretto della linea con la bretella di Voltri. Tra la galleria di Valico e la galleria Serravalle è prevista la realizzazione del nuovo PM Libarna, con binario di modulo pari a 750 metri. Il progetto prevede inoltre la messa a PRG dell'impianto di Rivalta Scrivia, con la realizzazione di un nuovo binario di precedenza a servizio della linea di modulo pari a 750 metri e quattro nuovi binari a servizio degli impianti raccordati di modulo pari a 750 metri. Lato nord, l'intervento termina in corrispondenza dell'attuale stazione di Tortona dove il progetto, ad oggi approvato, prevede un innesto a raso sulla linea Alessandria - Tortona. La nuova linea ha una duplice valenza merci e passeggeri. Per il traffico merci consentirà di ridurre la pendenza fino ai valori standard, permetterà il trasporto dei semirimorchi e dell'autostrada viaggiante nonché treni lunghi fino a 740 metri. Per il traffico viaggiatori permetterà una riduzione del tempo di viaggio tra Torino/Milano e Genova grazie ad una velocità massima fino a 250 km/h. La linea sarà alimentata a 3 kV c.c., sarà attrezzata con ERTMS/ETCS L2, e rispetterà gli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma P/C80.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Riduzione tempi di percorrenza: Genova-Milano in circa 1h e Genova-Torino in circa 1h15', al completamento di tutti gli interventi programmati sugli itinerari



REGOLARITÀ

Miglioramento della gestione della circolazione con la realizzazione delle nuove tecnologie e piena interoperabilità grazie all'adozione di ERTMS L2



PRESTAZIONI

Adeguamento dei collegamenti tra il sistema portuale di Genova e la pianura padana alle Specifiche Tecniche per l'Interoperabilità (STI): la nuova linea dei Giovi, congiuntamente agli interventi programmati sull'itinerario, consentirà l'eliminazione dei vincoli della pendenza e il transito di treni merci di lunghezza fino a 740 m, in grado di trasportare container high-cube e semirimorchi (codifica traffico combinato P/C80) senza limitazioni di peso assiale (codifica D4)



53 Km	Lunghezza linea
37 Km	Sviluppo in galleria
13 Km	Lunghezza interconnessioni
12,5 ‰	Pendenza massima linea
12,5 ‰	Pendenza massima interconnessioni
200-250 Km/h	Velocità massima
100-160 Km/h	Velocità massima interconnessioni
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
GABARIT C PMO5 interoperabile	Sagoma limite
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Liguria-Alpi: Nodo di Genova

● **2024 fase**
● **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdPI: P234 – Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi

Descrizione del progetto

Gli interventi di potenziamento del Nodo ferroviario di Genova prevedono:

- il quadruplicamento Voltri-Sampierdarena, con il prolungamento della bretella di Voltri sia lato levante, che verrà allacciata verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità di Bivio Polcevera, che con il collegamento al Terzo Valico Giovi in corrispondenza del Bivio Principe-Porti; questo intervento consentirà di destinare la linea attuale al servizio metropolitano. La nuova linea, gestita dal Posto Centrale di Genova Teglia, avrà una velocità massima di 160 km/h, sarà alimentata a 3 kV c.c. e rispetterà gli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma P/C80;
- la realizzazione dei nuovi apparati ACC nelle stazioni di Genova Sampierdarena e Genova Brignole, con il sestuplicamento della tratta Genova Principe-Genova Brignole, al fine di eliminare le attuali interferenze a raso generate agli innesti, nell'ambito della stazione di Genova Brignole, della linea sotterranea nelle gallerie Traversata Nuova e Traversata Vecchia della linea di superficie;
- il PRG definitivo della stazione di Genova Voltri, che prevede il potenziamento delle funzioni di attestamento per i servizi di TPL e la modifica del fascio merci a servizio del Porto di Prà, che raggiungerà una configurazione con 7 binari a modulo 750 m; nell'orizzonte del PNRR è previsto il rilascio di una prima fase funzionale, in subordine alla demolizione del viadotto autostradale di accesso al porto le cui pile interferiscono con il sedime di progetto;
- il potenziamento dello scalo di Genova Campasso e l'adeguamento/riattivazione della tratta tra la radice nord di Campasso e Bivio Fegino. Gli interventi di adeguamento e completamento dello scalo di Campasso prevedono la realizzazione di 8 nuovi binari centralizzati a modulo 750 metri e gestiti dal nuovo ACC di stazione. Gli interventi di realizzazione del corpo ferroviario interessano un'area di circa 48.500 metri quadrati della superficie complessiva di 136.900 metri quadrati di Parco Campasso. L'itinerario tra i terminal portuali di Calata Sanità-Bettolo e il Terzo Valico dei Giovi via Campasso consentirà il transito dei contenitori HIGH-CUBE (codificati P/C45) senza limitazioni.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Eliminazione dei colli di bottiglia nel Nodo, grazie alla separazione dei flussi di traffico passeggeri a lunga percorrenza e merci da quelli metropolitani-regionali e all'incremento dell'offerta di trasporto e della frequenza dei treni regionali e metropolitani (da 10 a 12 treni/h sulla relazione Voltri-Brignole)



PRESTAZIONI

Potenziamento dell'impianto retroportuale di Genova Campasso, con possibilità di gestire treni completi a standard 740 m direttamente da/per gli impianti di origine/destino

Rif. CdP-I: P198 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Descrizione del progetto

Il progetto di Potenziamento della linea Acqui T./Alessandria-Ovada-Genova prevede una serie di interventi di natura infrastrutturale distribuiti sulle tratte e sugli impianti, finalizzati all'incremento degli indici di regolarità e affidabilità, e al miglioramento diffuso dell'accessibilità nelle stazioni.

E' prevista inoltre la sistemazione della stazione di Mele, interessata nel 2001 da un evento franoso la cui messa in sicurezza aveva comunque determinato una configurazione del piano del ferro a parziale modifica delle condizioni originali.

Nell'ottica del già richiamato diffuso miglioramento delle condizioni di accessibilità si interverrà anche sulla stazione di Acqui Terme.

Nel dettaglio, gli interventi previsti sono:

- interventi diffusi di manutenzione su tutta la linea;
- sistemazione definitiva della frana di Mele con realizzazione galleria artificiale e interventi diffusi di messa a PRG della stazione di Mele;
- interventi diffusi per miglioramento delle condizioni di accessibilità negli impianti di Acqui Terme, Prasco Cremolino, Genova Costa di Sestri Ponente, Campoligure Masone;
- restyling fabbricati di stazione a Genova Costa di Sestri, Campoligure Masone, Rossiglione, Prasco Cremolino.

Per quanto riguarda la sistemazione della frana di Mele, è previsto il ripristino della configurazione originaria dell'impianto, con un secondo binario.

Benefici commerciali al 2026



REGOLARITÀ

Nuovi itinerari in stazione di Mele e incremento del numero di movimenti contemporanei ammissibili in impianto, diminuendo i ritardi derivanti dalle conflittualità fra itinerari di stazione



ACCESSIBILITÀ

Incremento dell'accessibilità negli impianti di Acqui Terme, Prasco Cremolino, Genova Costa di Sestri Ponente, Campoligure Masone, Rossiglione

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



REGOLARITÀ

L'intervento di rinnovo tecnologico previsto nell'ambito del Piano di Sviluppo ERT-MS, nell'ottica di una completa interoperabilità delle linee a livello europeo, consentirà una maggiore flessibilità nella gestione della circolazione garantendo un incremento della regolarità della linea

Genova Marittima Fuori Muro

• 2026

Rif. CdP-I: P060 - Infrastrutturazione porti e terminali

Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova stazione denominata «Genova Marittima Fuori Muro», che farà parte dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, in corrispondenza dell'attuale parco di Fuori Muro, in asset dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. L'impianto sarà dotato di un nuovo Apparato Centrale a Calcolatore, avente giurisdizione su 7 binari elettrificati a modulo 750 metri, alcuni dei quali dotati di tronchini per lo svincolo/sosta locomotori.

I binari saranno idonei all'arrivo/partenza di treni completi, il cui approntamento e terminalizzazione da/verso le banchine portuali avverrà attraverso apposite aste di manovra centralizzate.

Il progetto si completa con:

- la messa a norma delle intervie dei binari;
- l'implementazione di controlli di sicurezza localizzati attraverso l'installazione di impianti di videosorveglianza, rete dati e presidi di sicurezza antincendio;
- il rifacimento della TE con nuove palificazioni e nuovi tralicci;
- il rifacimento dell'impianto di illuminazione con installazione di nuove torri faro, oltre che realizzazione di nuovi alloggiamenti per gli impianti e per il personale di stazione e di manovra.

L'impianto sarà inserito nell'ACCM/SCCM del Nodo di Genova, pur rimanendo presenziabile in loco, e sarà predisposto per la futura implementazione di ERTMS L2.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

7 binari centralizzati per arrivo e partenza di treni di lunghezza fino a 740 metri



REGOLARITÀ

Riduzione dei movimenti parassiti di locomotori isolati nel Nodo di Genova, per mezzo della realizzazione di appositi tronchini di sosta



INTERMODALITÀ

L'impianto consentirà l'incremento del traffico merci in adduzione al Porto Storico di Genova, anche per trasporti codificati a P/C80



Focus Lombardia

Brescia-Verona

Linea Gallarate-Rho

Quadruplicamento Milano Rogoredo-Pavia

Elettrificazione Como-Molteno-Lecco

PRG di Brescia Scalo

PRG della stazione di Bergamo

ACC Milano Centrale

Stazione di Bergamo. Nuovo Hub di connessione urbana e mobilità sostenibile

Raddoppio Albairate - Abbiategrasso

Upgrading Milano-Lecco-Tirano

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova*

Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello*

Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Bergamo*

Potenziamento tecnologico e infrastrutturale impianto di Gallarate*



Potenziamento tecnologico Milano Porta Garibaldi e velocizzazioni*

Potenziamento tecnologico Milano Porta Garibaldi e velocizzazioni*

ACC di Milano Certosa*

Velocizzazione Milano-Genova*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021

Brescia-Verona-Vicenza: tratta Brescia-Verona

• 2026

Rif. CdP-I: 0361 – Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona

Descrizione del progetto

Il progetto è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T Mediterraneo che collega la penisola iberica al confine ucraino ed è articolato come segue:

- 2026 – 1°Lotto Funzionale: Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona Ovest);
- oltre 2026 – 2°Lotto Funzionale: Quadruplicamento in uscita Est da Brescia;

Il primo lotto prevede la realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC di lunghezza pari a 47,6 km nelle regioni Lombardia e Veneto.

Il secondo lotto prevede la realizzazione di un quadruplicamento in uscita dalla stazione di Brescia fino all'interconnessione Brescia est per un'estesa di circa 10,7 km nei comuni di Brescia, Rezzato e Mazzano.

Con Delibera CIPE n. 42/2017 si è richiesto di effettuare lo studio di fattibilità dell'inserimento di una fermata ferroviaria per l'area turistica del Basso Lago di Garda, localizzata in prossimità del casello autostradale di Sirmione. Sono state presentate al MIMS due alternative (soluzione Ovest ed Est).

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

La nuova tratta AV/AC Brescia-Verona costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 10'



ACCESSIBILITÀ

Con l'attivazione della fermata AV/AC Basso Garda, inoltre, aumenterà il livello di servizio dell'importante zona turistica del lago di Garda



REGOLARITÀ

Incremento della capacità e della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV)



PRESTAZIONI

Incremento del transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



CAPACITÀ

Il quadruplicamento Brescia-Brescia Est risolverà il collo di bottiglia in uscita da Brescia incrementando il livello capacitivo dell'intera tratta. Ne deriva che la capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori relazioni

Tracciato quadruplicamento Brescia-Brescia Est

10,7 Km	Lunghezza linea
5-3,8 ‰	Pendenza massima linea
200 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Tracciato quadruplicamento Brescia Est-Verona

47,6 Km	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
250 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Liguria-Alpi: Potenziamento linea Gallarate-Rho

● **2026**
fase

Rif. CdP-I: 0294 – Potenziamento linea Gallarate-Rho

Descrizione del progetto

Il potenziamento della linea Gallarate-Rho prevede in prima fase il quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago (8 km), con l'adeguamento della fermata di Vanzago Pogliano, la realizzazione della nuova fermata di Nerviano e la sistemazione della stazione di Parabiago con la realizzazione di nuovi binari di attestamento. Nell'ambito del progetto è prevista una prima fase con interventi di PRG nella stazione di Rho per consentire l'innesto del nuovo quadruplicamento. Saranno realizzati due nuovi binari, rispettivamente uno in affiancamento all'esistente binario pari e uno in affiancamento all'esistente binario dispari. In questo modo si avrà una specializzazione dei binari centrali per i servizi suburbani mentre i binari esterni saranno specializzati per le relazioni veloci. Per il potenziamento dei collegamenti tra Milano e l'aeroporto di Malpensa è prevista la realizzazione del Raccordo Y tra la linea RFI e la linea FerrovieNord, a sud dell'impianto di Busto Arsizio. La nuova tratta avrà una velocità massima pari a 150 km/h, sarà banalizzata e attrezzata con ERTMS/ETCS L2 e rispetterà gli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma P/C80. Sulla tratta sarà previsto un distanziamento dei treni a 4'; la gestione della circolazione nella tratta avverrà dal Posto Centrale di Milano Greco Pirelli.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Incremento della capacità della linea Rho-Parabiago da 10 tr/h a 24 tr/h



REGOLARITÀ

Incremento degli indici di regolarità, con separazione tra i traffici suburbani, regionali, lunga percorrenza e merci



ACCESSIBILITÀ

Incremento accessibilità grazie alla realizzazione della nuova fermata di Nerviano

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



REGOLARITÀ

Il progetto di messa a PRG della stazione di Rho, nell'ambito del quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, prevedrà la razionalizzazione dei flussi di traffico in impianto attraverso la realizzazione di un'opera di scavalco e la velocizzazione a 100 km/h dei principali itinerari di stazione

Liguria-Alpi: Quadruplicamento Milano Rogoredo-Pavia

● **2026**
fase

Rif. CdP-I: 0335 – Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo

Descrizione del progetto

Il progetto di quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pavia prevede in prima fase il quadruplicamento dei binari nella tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele (11 km), con l'adeguamento degli impianti di Locate Triulzi e Pieve Emanuele, in cui è prevista la realizzazione di un nuovo binario di attestamento. Il quadruplicamento sarà realizzato mediante una nuova coppia di binari in affiancamento a quella esistente. Si avrà così la separazione tra i traffici lenti e i traffici veloci di lunga percorrenza, con specializzazione delle due linee. Contestualmente è previsto il rinnovo degli impianti tecnologici nella tratta Milano Rogoredo-Pavia, con l'accentramento della gestione della circolazione presso il Posto Centrale di Milano Greco Pirelli. La tratta in oggetto avrà una velocità massima pari a 180 km/h (in rango C), sarà banalizzata e attrezzata con ERTMS/ETCS L2 sovrapposto e rispetterà gli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma P/C80. Sulla tratta sarà previsto un distanziamento dei treni a 5'.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Incremento della capacità della tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele da 10 tr/h a 20 tr/h



REGOLARITÀ

Incremento degli indici di regolarità, con separazione tra i traffici suburbani, regionali, lunga percorrenza e merci

Elettrificazione Como-Molteno-Lecco

• 2026

Rif. CdP-I: P198 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Descrizione del progetto

Il progetto prevede l'elettrificazione a 3 kV c.c. della linea a semplice binario Como-Lecco nella tratta Albate-Lecco, attualmente a trazione termica. Il progetto verrà articolato in due fasi funzionali, Albate-Molteno e Molteno-Lecco. Prima fase: Elettificazione tratta Albate-Molteno.

La prima fase funzionale prevede l'elettrificazione della tratta Albate-Molteno, di estesa pari a 22 km, con mantenimento dell'attuale sagoma nella tratta Albate-Merone ed adeguamento al P.MO.2 della tratta Merone-Molteno. Seconda fase: Elettificazione tratta Molteno-Lecco.

Nella seconda fase funzionale è prevista l'elettrificazione della tratta Molteno-Lecco, di estesa pari a 14 km, con contestuale adeguamento della stessa a P.MO. 2.

Benefici commerciali al 2026



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Ridisegno e ottimizzazione dei servizi e maggiore interoperabilità tra le linee con inserimento della linea Como-Lecco nella rete delle linee transfrontaliere Lombardia-Ticino. Possibilità di diversione dei servizi tra linee RFI e Ferrovie Nord (FNM)



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Istituzione di un servizio pedemontano transfrontaliero di collegamento tra i tre capoluoghi di provincia Varese, Como e Lecco, mettendoli in connessione diretta con il Cantone Ticino



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Possibilità di instradare sulla tratta servizi merci della relazione Chiasso-Lecco

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



REGOLARITÀ

L'elettrificazione della linea Como-Molteno-Lecco e gli interventi di potenziamento tecnologico e infrastrutturale dei posti d'incrocio permetteranno di incrementare gli indici di regolarità e affidabilità della linea, nonché di attuare il modello d'offerta atteso

PRG di Brescia Scalo

- **2024 fase**
- **2026 completamento**

Rif. CdP-I: P060 - Infrastrutturazione porti e terminali

Descrizione del progetto

Il progetto di messa a PRG dello Scalo di Brescia (denominato anche Brescia Fascio Merci) prevedono l'adeguamento a modulo 750 metri degli attuali binari I e II FM, che saranno destinati all'arrivo/partenza dei treni lato sia lato Milano che lato Verona/San Zeno e la realizzazione di 6 nuovi binari di circolazione, di cui 3 a modulo 750 metri destinati all'arrivo/partenza treni solo lato Milano.

Il progetto di messa a PRG dello Scalo di Brescia (denominato anche Brescia Fascio Merci) prevede i seguenti interventi:

- l'adeguamento a modulo 750 metri dei binari I-II FM collegati sia lato Milano che lato Verona/San Zeno;
- la realizzazione di 3 nuovi binari di circolazione all'interno del Fascio Merci collegati sia lato Milano che lato Verona/San Zeno;
- la realizzazione di 3 nuovi binari di circolazione del Fascio Merci aventi modulo 750 metri collegati solo lato Milano; il nuovo dispositivo di armamento permetterà l'arrivo a 60 km/h su tali binari sia dalla linea AV/AC che dalla linea Storica, attraverso il binario di accumulo anch'esso già a modulo 750 metri;
- la realizzazione di nuovi binari elettrificati destinati alla sosta/ricovero dei locomotori.

Nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione di una nuova asta di manovra a modulo 750 metri lato Milano collegata a tutti i binari di arrivo/partenza del Fascio Merci, nonché ai raccordi presenti in impianto. In prima fase è previsto l'adeguamento a modulo pari a 750 metri dei binari I e II del fascio merci.

Lo Scalo di Brescia sarà adeguato alle STI per il traffico merci, che prevedono la circolazione di treni merci aventi lunghezza fino a 740 metri, sagoma P/C80 e categoria di massa assiale D4.

Benefici commerciali al 2026

	CAPACITÀ	Aumento del numero di binari di arrivo/partenza
	PRESTAZIONI	Aumento del modulo dei binari, con possibilità di gestire sia gli arrivi/partenze che le precedenze per la linea dei treni fino a 740m
	PRESTAZIONI	Possibilità di movimentazione a treno completo tra i binari di arrivo/partenze e i raccordi grazie alla realizzazione della nuova asta di manovra a 750m e aumento delle possibilità di soste in impianto
	CAPACITÀ	Aumento delle possibilità di soste in impianto e velocizzazione di alcuni itinerari di stazione

PRG della stazione di Bergamo

• 2026

Rif. CdP-I: P198 - *Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest*

Descrizione del progetto

Il progetto di messa a PRG della stazione di Bergamo prevede il riassetto della configurazione di piazzale, con l'innesto del raddoppio della linea proveniente da Ponte S. Pietro in radice ovest e l'innesto in radice est d'impianto sia del nuovo collegamento a doppio binario con l'aeroporto di Orio al Serio che del futuro raddoppio della linea proveniente da Montello. Entrambe le radici di stazione saranno oggetto di interventi, con la realizzazione di nuove comunicazioni percorribili a 60 km/h al fine di consentire il passaggio completo fra le linee afferenti l'impianto. Contestualmente vi saranno lavori di adeguamento a standard ai marciapiedi di stazione. Il progetto prevede il riassetto della configurazione del piazzale e la suddivisione d'impianto in due stazioni elementari:

- binari I-II, su cui è impostata la linea Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello, con il binario III avente funzione di precedenza e i binari tronchi I EST, di nuova realizzazione, e I OVEST destinati all'attestamento di servizi aventi origine/termine corsa nella stazione di Bergamo;
- binari V-VI, su cui è impostata la linea Treviglio-Bergamo-Orio Aeroporto, con i binari IV e VII aventi funzione di precedenza.

I binari VIII e IX non saranno dotati di marciapiede e pertanto saranno dedicati all'arrivo/partenza di treni merci e/o alla sosta/ricovero di materiale rotabile. Saranno inoltre presenti ulteriori binari di ricovero del materiale rotabile, predisposti per la possibile realizzazione di platee di lavaggio, e dei mezzi ad uso della manutenzione.

Gli interventi di armamento nelle radici di stazione saranno finalizzati alla realizzazione di nuove comunicazioni percorribili a 60 km/h che permetteranno il passaggio completo fra le linee afferenti l'impianto, con una velocizzazione degli itinerari rispetto allo stato vigente.

Contestualmente vi saranno gli interventi di adeguamento a standard dei marciapiedi di stazione, con l'allargamento degli stessi per il potenziamento dell'accessibilità, e l'allungamento di alcuni di essi a modulo 400 metri, secondo gli standard di interoperabilità per i servizi a lunga percorrenza, ed altezza pari a 55 centimetri. Tali interventi comporteranno modifiche al tracciato planimetrico dei binari di stazione rispetto alla configurazione attuale.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Rifunionalizzazione dell'impianto per incremento delle potenzialità e riduzione delle interferenze tra itinerari di stazione attraverso la velocizzazione degli itinerari di stazione, con passaggio completo fra linee, e l'aumento del numero di contemporaneità di impianto



ACCESSIBILITÀ

Incremento dell'accessibilità grazie all'adeguamento dei marciapiedi



GESTIONE DEI ROTABILI

Fruibilità di nuovi binari di sosta/ricovero treni in impianto per rispondere alle esigenze delle Imprese Ferroviarie



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Il completamento degli interventi previsti nei progetti correlati al PRG dell'impianto di Bergamo porterà ad una completa riqualificazione degli spazi di stazione, con un significativo incremento dell'accessibilità all'impianto finalizzato anche allo sviluppo dell'intermodalità previsto dal Masterplan dell'ambito Porta Sud di Bergamo



CAPACITÀ

Il completamento dei progetti di raddoppio delle linee afferenti l'impianto di Bergamo e il nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto porterà ad un incremento della capacità e ad un potenziamento dell'offerta commerciale con lo sviluppo di nuove relazioni regionali e suburbane



INTERMODALITÀ

incremento del bacino d'utenza dell'aeroporto grazie a nuove relazioni tra Milano e Orio

ACC Milano Centrale

• 2026

Rif. CdP-I: P054 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano

Descrizione del progetto

Il progetto di Potenziamento infrastrutturale e tecnologico di Milano Centrale prevede una serie di interventi finalizzati all'incremento della capacità e degli indici di regolarità e puntualità di stazione. Il potenziamento tecnologico della stazione di Milano Centrale prevede la realizzazione di un nuovo apparato ACC, in sostituzione dell'attuale apparato ACEIT, che permette:

- l'aumento degli indici di affidabilità dell'impianto;
- l'accentramento della gestione della circolazione presso il Posto Centrale di Milano Greco Pirelli;
- l'individuazione rapida delle anomalie e la risoluzione efficace delle indisponibilità di apparato.

Il nuovo ACC di Milano Centrale sarà interfacciato con il modulo ACC-M/SCC-M e con il RBC (Radio Block Center) del Nodo di Milano.

Gli interventi di PRG prevedono modifiche al piano del ferro, con la realizzazione di nuove bretelle di stazione che permetteranno la creazione di nuovi itinerari di arrivo e partenza per i treni. Inoltre, verranno posate nuove comunicazioni al fine di incrementare il numero di itinerari percorribili a 60 km/h. Saranno previsti anche interventi per il potenziamento dei movimenti tra la stazione di Milano Centrale e i fasci di binari secondari, nonché impianti raccordati, destinati alla sosta e ricovero del materiale rotabile.

Contestualmente agli interventi suddetti, è prevista la banalizzazione delle linee «Chiasso» e «Circolazione Locomotive».

Verrà potenziata l'accessibilità della stazione, che già oggi presenta marciapiedi ad altezza standard pari a 55 centimetri, incrementando il numero di binari serviti da marciapiedi di lunghezza 400 metri, in conformità alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità per le stazioni destinate ai servizi di lunga percorrenza.

Benefici commerciali al 2026



ACCESSIBILITÀ

Incremento dell'accessibilità e potenziamento dei servizi a lunga percorrenza a seguito dell'incremento del numero dei marciapiedi a lunghezza 400 metri



CAPACITÀ

Creazione di nuovi itinerari e incremento del numero di movimenti contemporanei ammissibili in impianto, diminuendo i ritardi derivanti dalle conflittualità fra itinerari di stazione nonché velocizzazione di alcuni itinerari di stazione



REGOLARITÀ

Incremento della regolarità, con diminuzione dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità dell'apparato che gestisce la circolazione. Maggiore flessibilità nella gestione della circolazione sulle linee «Chiasso» e «Circolazione locomotive» a seguito degli interventi di banalizzazione, in particolare nei casi di anomalie



GESTIONE DEI ROTABILI

Rifunzionalizzazione dei fasci laterali d'impianto per la sosta/ricovero del materiale rotabile



Stazione di Bergamo. Nuovo Hub di connessione urbana e mobilità sostenibile

• 2026

Rif. CdP-I: P198 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Descrizione del progetto

La stazione di Bergamo è al centro di un sistema di interventi di potenziamento infrastrutturale sia ferroviario quali il Nuovo collegamento ferroviario con l'Aeroporto Orio al Serio ed il Raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello, sia di altro TPL.

L'ambito attorno alla stazione è altresì oggetto di un'operazione di rigenerazione urbana, che interessa le aree dello scalo ferroviario di Bergamo Porta sud.

In tale contesto si inserisce la previsione di potenziamento della stazione ferroviaria, attraverso interventi ed opere che abbiano la duplice funzione di migliorare ed incrementare l'accessibilità ferroviaria e di consentire una ricucitura urbana delle due aree separate dalla ferrovia, in coerenza con le previsioni di sviluppo del nuovo quartiere sud e con le previsioni di adeguamento del PRG ferroviario.

E' prevista in particolare un'opera di attraversamento del fascio binari con collegamenti alle banchine di stazione e di accesso lato nord e lato sud; integrato nella struttura di scavalco ed affiancato allo spazio di stazione, è previsto l'inserimento di un nuovo percorso di connessione urbana e di collegamento tra i diversi sistemi di trasporto.

Benefici commerciali al 2026



ACCESSIBILITÀ

Potenziamento della stazione con realizzazione di un nuovo attraversamento sopraelevato integrato nel nuovo ambito di trasformazione urbana, nonché inserimento di un nuovo percorso di connessione urbana delle due aree separate dalla ferrovia

Raddoppio Albairate - Abbiategrasso

• 2026

Rif. CdPI: 0049B - Raddoppio Milano - Mortara: 2° fase

Descrizione del progetto

L'intervento di raddoppio della tratta Albairate Vermezzo-Abbiategrasso è inserito all'interno del progetto di raddoppio della linea Milano-Mortara, da conseguirsi in più fasi funzionali. Tale fase prevede la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento rispetto all'attuale tra le stazioni di Albairate Vermezzo e Abbiategrasso, per un'estesa complessiva di circa 5 km. Il progetto prevede inoltre la soppressione dei passaggi a livello di linea e di stazione attualmente presenti e la realizzazione di nuovi binari di attestamento nella stazione di Abbiategrasso, al fine di permettere il potenziamento del servizio suburbano sulla linea.

L'intervento di raddoppio prevede in questa fase:

- la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento rispetto all'attuale, per complessivi 5 km, della tratta Albairate-Abbiategrasso, con soppressione dei passaggi a livello di linea e di stazione;
- la realizzazione di un nuovo sistema di distanziamento tra le stazioni di Albairate e Abbiategrasso;
- il PRG della stazione di Albairate Vermezzo per l'innesto del nuovo binario di raddoppio; gli interventi prevederanno inoltre l'adeguamento del segnalamento di protezione e partenza di stazione nonché interventi di adeguamento all'infrastruttura TE;
- il PRG della stazione di Abbiategrasso, con realizzazione del sottopasso di stazione, degli impianti ascensori/rampe e di un nuovo marciapiede, a modulo 250 metri ed altezza standard pari a 55 centimetri, a servizio del nuovo binario di raddoppio; contestualmente sarà adeguato il marciapiede esistente a modulo ed altezza standard. Saranno realizzati inoltre due nuovi binari destinati al ricovero del materiale rotabile, al fine di poter consentire l'attestamento delle relazioni suburbane. Contestualmente all'intervento di raddoppio ambito stazione, saranno realizzati interventi agli impianti di segnalamento e all'infrastruttura TE di stazione;
- il rinnovo tecnologico dell'impianto di Abbiategrasso, con la realizzazione di un nuovo apparato ACC per la gestione della circolazione dal Posto Centrale di Milano Greco Pirelli.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Incremento della capacità e delle potenzialità di linea e fruibilità di nuovi binari di sosta/ricovero treni in impianto per rispondere agli obiettivi di servizio della Regione Lombardia



REGOLARITÀ

Incremento degli indici di affidabilità e di regolarità grazie alla realizzazione del nuovo ACC di Abbiategrasso e diminuzione dei ritardi connessi all'esistenza dei passaggi a livello di linea e di stazione



REGOLARITÀ

Maggiore flessibilità nella gestione della circolazione grazie all'estensione fino ad Abbiategrasso della tratta a doppio binario banalizzata



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Miglioramento della gestione degli spazi di stazione e dell'accessibilità, con la realizzazione del nuovo sottopasso e dei marciapiedi a modulo ed altezza standard

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



CAPACITÀ

Il completamento del raddoppio Milano-Mortara consentirà un aumento della capacità, da 4 tr/h totali a 10 tr/h per direzione, garantendo l'incremento quantitativo dei servizi regionali nel bacino di riferimento e del loro indice di affidabilità e regolarità



ACCESSIBILITÀ

Grazie al raddoppio verranno attrezzate tutte le stazioni con sottopasso e marciapiedi ad altezza standard, con incremento dell'accessibilità per i viaggiatori



REGOLARITÀ

Vi sarà la totale eliminazione dei passaggi a livello sulla direttrice consentendo l'eliminazione dei ritardi connessi in caso di anomalità ed un incremento della regolarità della linea

Upgrading Milano-Lecco-Tirano

• 2025

Rif. CdP-I: P198 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Descrizione del progetto

Il progetto di upgrading della linea Milano-Lecco-Tirano prevede interventi diffusi di efficientamento delle sedi di incrocio, con ammissione dei movimenti contemporanei e velocizzazione a 60 km/h degli itinerari ove possibile. Interventi di PRG per efficientamenti delle sedi di incrocio negli impianti di Mandello, Lierna, Ardenno Masino e S.Pietro Berbenno.

Realizzazione dei sottopassi laddove previsti movimenti contemporanei.

Soppressione diffusa dei Passaggi a Livello.

Interventi diffusi di accessibilità nei principali poli attrattori in funzione delle Olimpiadi 2026.

Interventi diffusi per upgrading dei sistemi di informazione al pubblico con gestione centralizzata dal CCC di Milano Greco Pirelli.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Raggiungimento degli obiettivi di servizio previsti per il periodo Olimpico e secondo AQ con Regione Lombardia



ACCESSIBILITÀ

Miglioramento dell'accessibilità in stazione



REGOLARITÀ

Aumento dell'affidabilità e della regolarità della linea con la diminuzione dei ritardi dovuti all'esistenza dei passaggi a livello di linea e di stazione



Focus Marche

Orte-Falconara

PRG e moduli sulla linea Adriatica

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina*

Velocizzazione linea Adriatica*

Variante di Falconara*

Fermata di Montemarciano*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Orte-Falconara

- **2026** fase
- **oltre il 2026** completamento

Rif. CdP-I: 0298 - Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio; 1175-Raddoppio PM228-Albacina

Descrizione del progetto

Gli interventi consistono nel raddoppio selettivo di tratte della linea trasversale appenninica Orte-Falconara. Il progetto si articola nei seguenti macro-interventi individuati nel medio termine:

- nuovo collegamento tra Castelplanio e PM228 in variante con shunt di Albacina , per una lunghezza pari a 24 km;
- raddoppio in affiancamento della tratta PM228 - Albacina, per una lunghezza di 5 km;
- upgrade tecnologico per la velocizzazione delle tratte Falconara-Castelplanio, Fabriano-Foligno, Foligno-Spoleto e Terni-Orte;
- raddoppio Spoleto-Terni, per una lunghezza pari a 29 km.(Non finanziato)

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Recupero di percorrenza fino a circa 20' (previa verifica opere d'arte), per alcuni servizi Roma-Ancona grazie ad una prima fase di interventi infrastrutturali e tecnologici



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alle tratte raddoppiate



ACCESSIBILITÀ

Raddoppio PM 228-Albacina: incremento dei livelli di regolarità e miglioramento dell'accessibilità della stazione di Albacina

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Al termine degli interventi sarà possibile conseguire una riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma e Ancona per alcuni servizi fino a circa 30' e tra Roma e Perugia fino a circa 15' in relazione al modello di esercizio e al completamento del raddoppio Spoleto-Terni



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alla revisione del modello di esercizio che scaturisce dalla nuova configurazione infrastrutturale e dalla differente programmazione dei servizi, anche in relazione al completamento del raddoppio Spoleto-Terni



CAPACITÀ

Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sull'intera linea



ACCESSIBILITÀ

Miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni merci

200 KM/h	Velocità massima
12 ‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

PRG e moduli sulla linea Adriatica

● **2026 fase**
● **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdPI: P225 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti

Descrizione del progetto

Tra le strategie di sviluppo del traffico merci a livello europeo c'è l'implementazione di stazioni aventi binari di precedenza di capacità pari a 750 metri.

Sono oggetto di tali interventi un insieme di impianti della linea Adriatica e della linea Bari-Taranto, entrambe appartenenti al corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo.

È previsto l'adeguamento a 750 metri di stazioni che distano tra loro non più di 100 km e di impianti a cui sono allacciati raccordi dove hanno origine/termine corsa treni di lunghezza pari a 750 metri (interventi di ultimo miglio).

Le località oggetto di intervento ipotizzate sono: Falconara Marittima, Porto d'Ascoli, Roseto degli Abruzzi, Campomarino, Foggia, Incoronata, S. Nicola di Melfi, Cerignola, Trinitapoli, Giovinazzo, Bari Lamasinata, Ostuni, Brindisi Intermodale, Grottalupara. Cinque di queste quattordici stazioni sono già oggetto di uno specifico progetto (Falconara Marittima, Campomarino, Foggia, Bari Lamasinata e Brindisi Intermodale).

È inoltre previsto l'adeguamento a 650 metri di altre stazioni, in modo da garantire tra gli impianti con tale modulo un passo di norma non superiore ai 40 km. Si tratta di Fano, Chieuti (per questo intervento sono già previsti i finanziamenti), Bari P. Nord, Sannicandro di Bari. Altre località sono già adeguate a modulo 650/750 metri.

Le stazioni di Fano, Senigallia, Incoronata, Cerignola, Trinitapoli, Giovinazzo, Bari P. Nord, Ostuni, Sannicandro di Bari, PM Grottalupara saranno adeguate entro il 2026.

Le stazioni di Varano, Porto d'Ascoli, Roseto, S. Nicola di Melfi saranno adeguate oltre il 2026.

Benefici commerciali al 2026



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a mod. 650 metri: max 45 km, ad eccezione della tratta Pescara-Ancona dove il passo si estende sino a 70 km



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a mod. 750 metri: max 100 km, ad eccezione della tratta Pescara-Ancona dove il passo si estende sino a 160 km

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a modulo 650 metri: max 45 km

Passo tra impianti a modulo 750 metri: max 100 km



Focus Molise

PRG e moduli sulla linea Adriatica

Upgrading Venafro-Campobasso-Termoli

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Velocizzazione linea Adriatica*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



PRG e moduli sulla linea Adriatica

● **2026 fase**
● **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdPI: P225 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti

Descrizione del progetto

Tra le strategie di sviluppo del traffico merci a livello europeo c'è l'implementazione di stazioni aventi binari di precedenza di capacità pari a 750 metri.

Sono oggetto di tali interventi un insieme di impianti della linea Adriatica e della linea Bari-Taranto, entrambe appartenenti al corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo.

È previsto l'adeguamento a 750 metri di stazioni che distano tra loro non più di 100 km e di impianti a cui sono allacciati raccordi dove hanno origine/termine corsa treni di lunghezza pari a 750 metri (interventi di ultimo miglio). Le località oggetto di intervento ipotizzate sono: Falconara Marittima, Porto d'Ascoli, Roseto degli Abruzzi, Campomarino, Foggia, Incoronata, S. Nicola di Melfi, Cerignola, Trinitapoli, Giovinazzo, Bari Lamasinata, Ostuni, Brindisi Intermodale, Grottalupara. Cinque di queste quattordici stazioni sono già oggetto di uno specifico progetto (Falconara Marittima, Campomarino, Foggia, Bari Lamasinata e Brindisi Intermodale).

È inoltre previsto l'adeguamento a 650 metri di altre stazioni, in modo da garantire tra gli impianti con tale modulo un passo di norma non superiore ai 40 km. Si tratta di Fano, Chieuti (per questo intervento sono già previsti i finanziamenti), Bari P. Nord, Sannicandro di Bari. Altre località sono già adeguate a modulo 650/750 metri.

Le stazioni di Fano, Senigallia, Incoronata, Cerignola, Trinitapoli, Giovinazzo, Bari P. Nord, Ostuni, Sannicandro di Bari, PM Grottalupara saranno adeguate entro il 2026.

Le stazioni di Varano, Porto d'Ascoli, Roseto, S. Nicola di Melfi saranno adeguate oltre il 2026.

Benefici commerciali al 2026



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a mod. 650 metri: max 45 km, ad eccezione della tratta Pescara-Ancona dove il passo si estende sino a 70 km



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a mod. 750 metri: max 100 km, ad eccezione della tratta Pescara-Ancona dove il passo si estende sino a 160 km

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a modulo 650 metri: max 45 km

Passo tra impianti a modulo 750 metri: max 100 km

Upgrading Venafrò-Campobasso-Termoli

• 2026

Rif. CdP-I: P246 - Potenziamento Venafrò-Campobasso-Termoli

Descrizione del progetto

La linea Venafrò-Termoli ha un'estesa totale di 171 km, con semplice binario non elettrificato.

La tratta Roccaravindola-Isernia-Campobasso è interessata dagli interventi di elettrificazione e velocizzazione.

I nuovi interventi prevedono:

- upgrade tecnologico (ACC-M) delle linee Venafrò-Matrice-Termoli;
- elettrificazione della tratta Termoli-Matrice e riclassificazione della tratta (adeguamento a massa assiale cat. C3);
- modifiche mirate ai PRG delle stazioni sull'intero itinerario Venafrò-Termoli, aggiuntive rispetto a quelle già previste, per velocizzazione degli itinerari e realizzazione movimenti contemporanei.

Benefici commerciali al 2026



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di affidabilità infrastrutturale, con ricadute sui livelli di regolarità dei servizi

Focus Piemonte

Elettrificazione Ivrea-Aosta

Potenziamento linea Acqui Terme/Alessandria-Ovada-Genova

Nuove fermate SFM Torino: Dora e Zappata

Potenziamento collegamento Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Velocizzazione Genova-Torino*

Completamento fermate Torino (Orbassano, S.Paolo, Borgata Quaglia)*

Nuova fermata di Ferriera-Buttigliera*

Potenziamento tecnologico nodo di Torino e linee afferenti*

Potenziamento linea Fossano-Cuneo*

Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta*

Opere per l'eliminazione interferenze con viabilità linea Chivasso - Ivrea - Quincinetto*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Elettrificazione Ivrea-Aosta

● 2026

Rif. CdP-I: P257 - Elettificazione Ivrea-Aosta

Descrizione del progetto

Il progetto prevede l'elettificazione a 3 kVcc della linea ferroviaria Ivrea-Aosta che si estende per 66,2 km ed è inserita nell'Accordo Quadro che RFI ha stipulato con Regione Valle d'Aosta.

Il progetto prevede:

- la realizzazione di nuove sottostazioni elettriche alimentate a media tensione a 15 kV;
- la posa in opera della linea di contatto con contestuale adeguamento delle opere d'arte e gallerie presenti per l'alloggiamento della stessa;
- l'adeguamento delle stazioni lungo la tratta mediante elettificazione di tutti i binari di circolazione e la realizzazione dei portali estremi di stazione per il sezionamento rispetto alla linea;
- la realizzazione degli apparati di telecomando per la gestione operativa a distanza della Trazione Elettrica (DOTE).

Benefici commerciali al 2026



**INTEGRAZIONE
DELLA RETE**

Ammissibilità per le Imprese Ferroviarie all'impiego di materiale rotabile completamente elettrico, in alternativa/sostituzione degli attuali treni diesel e bimodali circolanti sul percorso Aosta-Torino, caratterizzato da maggiori disponibilità in termini di capienza e prestazioni generali più prestanti



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Rif. CdP-I: P198 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Descrizione del progetto

Il progetto di Potenziamento della linea Acqui T./Alessandria-Ovada-Genova prevede una serie di interventi di natura infrastrutturale distribuiti sulle tratte e sugli impianti, finalizzati all'incremento degli indici di regolarità e affidabilità, e al miglioramento diffuso dell'accessibilità nelle stazioni.

E' prevista inoltre la sistemazione della stazione di Mele, interessata nel 2001 da un evento franoso la cui messa in sicurezza aveva comunque determinato una configurazione del piano del ferro a parziale modifica delle condizioni originali.

Nell'ottica del già richiamato diffuso miglioramento delle condizioni di accessibilità si interverrà anche sulla stazione di Acqui Terme.

Nel dettaglio, gli interventi previsti sono:

- interventi diffusi di manutenzione su tutta la linea;
- sistemazione definitiva della frana di Mele con realizzazione galleria artificiale e interventi diffusi di messa a PRG della stazione di Mele;
- interventi diffusi per miglioramento delle condizioni di accessibilità negli impianti di Acqui Terme, Prasco Cremolino, Genova Costa di Sestri Ponente, Campoligure Masone;
- restyling fabbricati di stazione a Genova Costa di Sestri, Campoligure Masone, Rossiglione, Prasco Cremolino.

Per quanto riguarda la sistemazione della frana di Mele, è previsto il ripristino della configurazione originaria dell'impianto, con un secondo binario.

Benefici commerciali al 2026



REGOLARITÀ

Nuovi itinerari in stazione di Mele e incremento del numero di movimenti contemporanei ammissibili in impianto, diminuendo i ritardi derivanti dalle conflittualità fra itinerari di stazione



ACCESSIBILITÀ

Incremento dell'accessibilità negli impianti di Acqui Terme, Prasco Cremolino, Genova Costa di Sestri Ponente, Campoligure Masone, Rossiglione

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



REGOLARITÀ

L'intervento di rinnovo tecnologico previsto nell'ambito del Piano di Sviluppo ERT-MS, nell'ottica di una completa interoperabilità delle linee a livello europeo, consentirà una maggiore flessibilità nella gestione della circolazione garantendo un incremento della regolarità della linea

Nuove fermate SFM Torino: Dora e Zappata

Rif. CdP-I: P216 - Completamento fermate SFM Torino

Descrizione del progetto

Nell'ambito degli interventi di potenziamento infrastrutturale del nodo ferroviario di Torino è previsto il completamento delle fermate SFM Torino Dora e Torino Zappata, rispettivamente ubicate in prossimità di Piazza Baldissera e nella zona Crocetta (corso Pascoli/Galileo Ferraris) di Torino. Il progetto prevede il completamento funzionale e architettonico delle fermate di Torino Dora e Zappata.

La fermata Torino Dora si colloca tra Porta Susa e Rebaudengo Fossata in prossimità di Corso Grosseto.

La fermata Zappata è compresa nel tratto di linea Torino Lingotto-Porta Susa, compresa tra le progressive chilometriche 3+033 e 3+283 e costituirebbe un nuovo polo di interscambio con la futura linea metropolitana M2.

Le fermate in oggetto saranno asservite da marciapiedi a standard metropolitano (lunghezza 250 metri e altezza 55 centimetri).

Benefici commerciali al 2026



ACCESSIBILITÀ

Collegamento con il trasporto cittadino di ampie aree a forte urbanizzazione, col tessuto urbano e con i servizi in esso presenti



ACCESSIBILITÀ

Riqualificazione e valorizzazione di ampie aree grazie all'avvicinamento e alla ricucitura del nodo metropolitano



ACCESSIBILITÀ

Incremento della capillarità e accessibilità al servizio ferroviario e sfruttamento sinergia ferro/gomma

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



ACCESSIBILITÀ

Il completamento delle fermate si colloca nel più ampio obiettivo di riqualificazione del nodo ferroviario di Torino che comprende la realizzazione del collegamento diretto Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa e le nuove fermate di Torino S.Paolo, Borgata Quaglia-Le Gru e To Orbassano



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Il nuovo assetto della stazione di Torino Rebaudengo per interconnessione con la linea GTT Torino-Ceres



CAPACITÀ

Distanziamento a 4' tra To Porta Susa-Torino Rebaudengo e l'upgrading tecnologico con nuovi AC a tecnologia innovativa delle stazioni di Torino Porta Susa e Torino Stura. Gli insieme degli interventi garantirà lo sviluppo dei servizi SFM secondo quanto previsto in AQ con Regione Piemonte

Potenziamento collegamento Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa

oltre il
2026

Rif. CdPI: P217 - Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova-Porta Susa

Descrizione del progetto

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario di circa 4,5 Km (di cui circa 3 Km in galleria artificiale a singola canna a doppio binario), costituente il proseguimento in corretto tracciato della Linea Storica dai binari 1 e 2 di Torino Porta Susa verso Torino Porta Nuova, con percorso indipendente dal bivio Crocetta e dal Quadrivio Zappata. Per gran parte dello sviluppo in galleria la sede della nuova linea è già stata realizzata in occasione dei lavori del Progetto Passante Porta Susa-Lingotto, alla quale risulta sovrapposta e in affiancamento. Per l'ingresso entro la stazione di Torino Porta Nuova, sono da realizzare le opere di prolungamento della galleria artificiale nella zona di Largo Turati per circa 120 metri e l'ingresso in stazione in corrispondenza dell'attuale Squadra Rialzo, nonché tutto l'attrezzaggio ferroviario (armamento, TE, IS, TLC) dell'intero tratto di linea con le necessarie modifiche negli impianti di Torino Porta Susa e Torino Porta Nuova. Attualmente Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa sono collegate tra loro con un tratto di linea a doppio binario elettrificata, di circa 5 km, lungo il quale si trovano le località di Quadrivio Zappata e di Bivio Crocetta. L'intervento consente la separazione dei flussi di traffico mediante la realizzazione del nuovo collegamento destinato ai servizi Torino-Milano, dedicando l'attuale infrastruttura ai servizi da/per Modane. Il nuovo collegamento diretto tra Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa avrà caratteristiche prestazionali che assicurano la categoria di peso assiale D4 e velocità di tracciato a 100 km/h.

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



CAPACITÀ

Incremento di capacità, con conseguente possibilità di introduzione di nuovi servizi SFM grazie all'eliminazione dell'interferenza tra relazioni suburbane e merci dirette ad Orbassano/Modane con quelle a lunga percorrenza Torino - Milano e del traffico regionale Torino-Milano/Aosta



REGOLARITÀ

La specializzazione della nuova tratta consentirà una riduzione dei tempi di percorrenza tra i due impianti a beneficio della regolarità dei servizi interessati

Focus Puglia

Napoli-Bari

Taranto-Battipaglia

PRG e moduli sulla linea Adriatica

Adeguamento prestazionale linea Ionica

Upgrading infrastrutturale Bari-Bitritto

Bari Lamasinata

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Velocizzazione linea Adriatica*

Nodo intermodale di Brindisi*

PRG e ACC di Foggia*

Nodo di Bari Sud*

Raddoppio adriatica: Ripalta-Lesina*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Napoli-Bari

● **2026 fase**
● **oltre il 2026**
● **completamento**

Rif. CdP-I: 0279A, 0284, 0279B, 0281, 0099A, 0099B, 0099C - itinerario Napoli - Bari

Descrizione del progetto

Il programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari è ripartito in diversi sotto-progetti:

- realizzazione di una variante all'attuale linea Napoli-Cancello per una lunghezza complessiva di 15,5 km passando dalla stazione AV di Napoli Afragola;
- raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancello e Frasso Telesino e Frasso Telesino - Vitulano per una lunghezza di circa 46 km (Frasso Telesino-Telese al 2025, Telese-Vitulano al 2026). Verranno inoltre soppressi 25 passaggi a livello.
- raddoppio in variante di circa 47 km di linea della tratta Apice-Orsara, di cui 80% in galleria, con realizzazione della nuova stazione di Hirpinia;
- raddoppio in variante della tratta Orsara-Bovino.

Oltre agli interventi sulle linee ferroviarie, sono previsti anche quelli di potenziamento delle stazioni di Napoli e Bari, che prevedono l'adozione delle tecnologie più moderne per la gestione del traffico: Apparati Centrali Computerizzati (ACC) e Apparati Centrali Computerizzati Multistazione (ACCM).

Il completamento del raddoppio in variante della tratta Apice-Orsara è previsto oltre il 2026.

Benefici commerciali al 2026



ACCESSIBILITÀ

Maggiore accessibilità delle provincie di Caserta e Benevento alla direttrice AV Milano-Roma-Napoli tramite l'interscambio a Napoli Afragola



VELOCITÀ

Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un recupero del tempo di percorrenza stimato in 45 minuti



CAPACITÀ

Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice la capacità teorica passa dagli attuale 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia



ACCESSIBILITÀ

In relazione alla riallocazione di località di servizio ad oggi esistenti (stazione di Acerra, fermata di Casalnuovo, fermata di Valle Maddaloni, fermata di Dugenta/Frasso Telesino) e a nuove località di servizio in corso di realizzazione, quali ad esempio la nuova fermata Centro Commerciale



ACCESSIBILITÀ

Sulla tratta Frasso Telesino-Vitulano verranno attivate quattro nuove fermate e una nuova stazione



PRESTAZIONI

Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un tempo di viaggio di circa 2h mentre per i collegamenti Roma-Bari è previsto un tempo di viaggio pari a 3 h



ACCESSIBILITÀ

Sulla tratta Apice-Orsara sarà attivata una nuova stazione di Hirpinia. Verranno soppressi 5 passaggi a livello



CAPACITÀ

Sulla tratta Napoli-Foggia la capacità teorica passa dagli attuale 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia



PRESTAZIONI

Sulla tratta Napoli-Foggia sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri

250 Km	Lunghezza linea
13 Km	Lunghezza interconnessioni
12.5 ‰	Pendenza massima linea
250 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

Taranto-Battipaglia

● **2026** fase
● **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdP-I: P238 - Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto

Descrizione del progetto

Gli interventi consistono in velocizzazioni diffuse, tramite rettifiche di tracciato per un'estesa di circa il 30% dell'intera linea, sovralti in curva e istituzione dei ranghi di velocità C e P da Potenza a Metaponto.

Velocizzazioni puntuali degli ingressi in stazione, tramite realizzazione di sottopassi e itinerari in deviata a 60 km/h e risanamenti di tratti in frana (Campomaggiore e Brindisi M.)

E' prevista l'istallazione di un nuovo sistema di distanziamento con blocco emulato in luogo dell'attuale BCA e istituzione di nuovi punti di incrocio (Ginosa, Pisticci, Salandra, Brindisi di Montagna), in modo da consentire nuovi servizi di TPL cadenzati e l'accrescimento di traffico merci.

Miglioramento dell'accessibilità per i viaggiatori, grazie alla realizzazione di nuovi marciapiedi a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) e Persone a mobilità ridotta (PMR) in ogni località di servizio; inoltre verrà realizzata una nuova fermata in corrispondenza del centro abitato di Castellaneta Marina.

Adeguamento agli standard di traffico merci, tramite interventi di messa a modulo 750 metri sulla Taranto-Metaponto (PRG della stazione di Castellaneta M., per i nuovi traffici previsti sulla relazione Bari-Taranto-Gioia Tauro) e 575 metri sulla tratta Metaponto-Potenza (interventi di PRG previsti a Pisticci, Salandra, Trivigno e Potenza C.le.

Sagoma P/C 80 per il tratto Taranto-Metaponto-Grassano e sagoma a P/C 25 da Grassano-Potenza.

Peso assiale D4 per il tratto Taranto-Metaponto-Grassano e peso assiale a C3 da Grassano-Potenza.

E' prevista inoltre la soppressione di alcuni passaggi a livello.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Recupero dei tempi di percorrenza sull'itinerario Taranto-Napoli di circa 30', anche grazie al progetto AV Salerno-Reggio Calabria



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie ai nuovi punti di incrocio



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire l'avvio del traffici merci e il transito di treni di lunghezza 575 metri



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni a 750 metri sulla tratta Taranto-Metaponto e 575 metri sulla Metaponto-Potenza



ACCESSIBILITÀ

Accessibilità alle località di servizio dotate di nuovi marciapiedi e sottopassi e della nuova fermata Marina di Castellaneta

250 KM	Lunghezza linea
SEDE	Semplice binario
200 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
15‰	Pendenza massima linea
D4*	Peso assiale
P/C80*	Sagoma
575/750 m	Modulo
ACC-M	Sistema di esercizio

I principali
numeri
del progetto

* Tratta Taranto-Metaponto-Grassano

PRG e moduli sulla linea Adriatica

● **2026 fase**
● **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdPI: P225 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti

Descrizione del progetto

Tra le strategie di sviluppo del traffico merci a livello europeo c'è l'implementazione di stazioni aventi binari di precedenza di capacità pari a 750 metri.

Sono oggetto di tali interventi un insieme di impianti della linea Adriatica e della linea Bari-Taranto, entrambe appartenenti al corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo.

È previsto l'adeguamento a 750 metri di stazioni che distano tra loro non più di 100 km e di impianti a cui sono allacciati raccordi dove hanno origine/termine corsa treni di lunghezza pari a 750 metri (interventi di ultimo miglio).

Le località oggetto di intervento ipotizzate sono: Falconara Marittima, Porto d'Ascoli, Roseto degli Abruzzi, Campomarino, Foggia, Incoronata, S. Nicola di Melfi, Cerignola, Trinitapoli, Giovinazzo, Bari Lamasinata, Ostuni, Brindisi Intermodale, Grottalupara. Cinque di queste quattordici stazioni sono già oggetto di uno specifico progetto (Falconara Marittima, Campomarino, Foggia, Bari Lamasinata e Brindisi Intermodale).

È inoltre previsto l'adeguamento a 650 metri di altre stazioni, in modo da garantire tra gli impianti con tale modulo un passo di norma non superiore ai 40 km. Si tratta di Fano, Chieuti (per questo intervento sono già previsti i finanziamenti), Bari P. Nord, Sannicandro di Bari. Altre località sono già adeguate a modulo 650/750 metri.

Le stazioni di Fano, Senigallia, Incoronata, Cerignola, Trinitapoli, Giovinazzo, Bari P. Nord, Ostuni, Sannicandro di Bari, PM Grottalupara saranno adeguate entro il 2026.

Le stazioni di Varano, Porto d'Ascoli, Roseto, S. Nicola di Melfi saranno adeguate oltre il 2026.

Benefici commerciali al 2026



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a mod. 650 metri: max 45 km, ad eccezione della tratta Pescara-Ancona dove il passo si estende sino a 70 km



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a mod. 750 metri: max 100 km, ad eccezione della tratta Pescara-Ancona dove il passo si estende sino a 160 km

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



PRESTAZIONI

Passo tra impianti a modulo 650 metri: max 45 km

Passo tra impianti a modulo 750 metri: max 100 km

Adeguamento prestazionale linea Ionica

• 2026

Rif. CdP-I: P225 – Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia–Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti

Descrizione del progetto

La linea ionica, in particolare la tratta Taranto-Metaponto-Sibari, che poi prosegue fino a Paola sulla linea tirrenica, costituisce il corridoio di collegamento tra il porto di Gioia Tauro e la direttrice adriatica.

Con il presente progetto si vuole potenziare prestazionalmente la tratta con l'adeguamento di alcuni impianti a modulo 750 metri.

Gli impianti interessati sono Nocera Tirinese, S. Pietro a Maida, Sibari e Rosarno.

Benefici commerciali al 2026



REGOLARITÀ

Gli interventi permetteranno una più efficiente gestione della circolazione, migliorandone la regolarità



PRESTAZIONI

Il corridoio Taranto-Gioia Tauro verrà adeguato a modulo 750 metri

Upgrading infrastrutturale Bari-Bitritto

• 2026

Rif. CdP-I: P259 - Linea Bari - Bitritto: upgrading infrastrutturale

Descrizione del progetto

L'infrastruttura, costituita da una linea a semplice binario, collega Bitritto, Loseto e Carbonara a Bari Centrale con l'interconnessione alla rete nazionale con la linea Bari-Taranto in corrispondenza dell'attuale stazione di Bari Parco Nord.

Il programma di completamento della linea Bari-Bitritto è stato assegnato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) a RFI come Gestore dell'Infrastruttura su richiesta della Regione Puglia. Come da Accordo Quadro 2016-2021 stipulato tra RFI e Regione Puglia e riconfermato nell'attuale in vigore 2021-2026, sono previsti l'interoperabilità delle linee regionali e, nello scenario a regime, una serie di servizi che interessano più gestori dell'infrastruttura.

L'attivazione della linea all'esercizio commerciale prevede i seguenti upgrading strettamente necessari per la messa in servizio:

- sottosistema infrastruttura (manutenzione viadotti e sottopassi, manutenzione dispositivi di appoggio, miglioramento sismico viadotti, lavori armamento, contenimento ballast in rilevato);
- sottosistema SSC della linea (inserimento dei posti periferici di Carbonara e Bitritto nel CTC Evoluto Bari-Taranto, ubicato nel Posto Centrale di Bari Lamasinata; interventi di adeguamento e completamento del sottosistema CCS ovvero interventi SCMT, ACEI, BCA, TLC, SCC, leC) per raggiungere gli standard minimi di RFI indispensabili per l'esercizio della linea;
- sottosistema Energia di cui le principali caratteristiche debbono soddisfare agli standard T.E. secondo Cap. Tec. RFI ed. 2008.

Sono previsti inoltre i seguenti interventi di potenziamento:

- stazione di Carbonara: impianto ACEI I0/19 munito di due binari di lunghezza uno pari a 112 metri e l'altro a 120 metri, due marciapiedi di 55 centimetri di altezza, entrambi lunghi 120 metri. La stazione sarà dotata di segnaletica di stazione fissa e variabile, percorsi e mappe tattili per non vedenti, pensiline, arredi funzionali ai passeggeri su entrambi i marciapiedi e sistema di informazioni al Pubblico leC;
- fermata di Loseto: località munita di marciapiede H55 da 120 metri e pensiline. La fermata sarà dotata di segnaletica di stazione fissa e variabile, percorsi e mappe tattili per non vedenti, pensiline, arredi funzionali ai passeggeri su entrambi i marciapiedi e sistema di informazioni al pubblico leC;
- stazione di Bitritto: impianto ACEI I0/19 munito di due binari di lunghezza uno pari a 77 metri e l'altro a 81 metri, due marciapiedi H55 entrambi lunghi 120 metri. La stazione sarà dotata di segnaletica di stazione fissa e variabile, percorsi e mappe tattili per non vedenti, pensiline, arredi funzionali ai passeggeri su entrambi i marciapiedi e sistema di informazioni al Pubblico leC.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

La capacità prevista sarà di 17 coppie/giorno con relazioni Bitritto-Bari/Adelfia (FSE). Il proseguimento su Adelfia (FSE) sarà possibile con il completamento della variante a sud di Bari

10 KM	Lunghezza linea
SEDE	Semplice binario
85 Km/h	Velocità massima
3 Kv senza SSE	Elettrificazione
Bca ed SCMT	Regime di circolazione
SCC: CTC evoluto	Sistema di esercizio

I principali
numeri
del progetto

Rif. CdP-I: P184 - Scalo merci di Bari Lamasinata

Descrizione del progetto

L'ambito di interventi riguarderà: realizzazione di una nuova stazione (c.d. "Bari Lamasinata nuova") con funzione arrivo/partenza e presa/consegna con modulo 750 metri per il collegamento diretto alla rete nazionale passante sulla linea adriatica. Completa rifunzionalizzazione dei terminali carico-scarico insistenti sulle aree di Bari Ferruccio. L'intero Progetto è articolato in 2 fasi funzionali di cui la sola la fase 1 è interessata dal finanziamento nell'ambito del PNRR:

FASE 1: (configurazione a 7 binari di circolazione passanti lunghi 750 metri)

- realizzazione dell'opera di scavalco di Lama Balice;
- realizzazione dei primi 5 binari passanti centralizzati di modulo pari a 750 metri, ulteriori rispetto ai 2 binari di corretto tracciato della linea Bari-Foggia, presso il nuovo impianto;
- realizzazione del PP/ACC inserito nell'ACC-M del Nodo di Bari per la gestione della circolazione della nuova stazione;
- rifunzionalizzazione e gestione sotto il nuovo ACC dei binari (I-IV e i 2 binari tronchi X,XI) dell'impianto attuale per la sosta locomotori.

FASE 2: (configurazione di regime a 8 binari passanti lunghi 750 metri e di ulteriori 4 binari tronchi di 750 metri)

- Realizzazione di un ulteriore binario (bin. VIII) di circolazione passante di modulo pari a 750 metri;
- Realizzazione di N.4 binari tronchi di modulo pari a 750 metri per la sosta materiali e locomotori allacciati al nuovo binario VIII.

Benefici commerciali al 2026**PRESTAZIONI**

Riduzione di tempi e costi delle operazioni di manovra e semplificazioni nella gestione operativa dei flussi di traffico

**CAPACITÀ**

Incremento della capacità di impianto per ampliare l'offerta nelle fasce orarie maggiormente richieste dalle IF (partenze di treni pari nella fascia serale; arrivi di treni dispari nella fascia mattutina)

**PRESTAZIONI**

Realizzazione binari a modulo 750 metri, ottimali per il trasporto merci su rete TEN-T e parziale snellimento delle manovre

Benefici commerciali a regime oltre il 2026**PRESTAZIONI**

Incremento della capacità del nuovo impianto rispetto alla fase 1, in favore dello sviluppo dei traffici merci e ulteriori N.4 binari di modulo pari a 750 metri utilizzati per la sosta materiali e locomotori con possibilità di effettuare il giro locomotore

Focus Sardegna

Raddoppio Decimomannu-Villamassargia (prima fase)

Collegamento con l'aeroporto di Olbia

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Ammodernamento rete sarda - upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano, potenziamento e interventi per la messa in sicurezza*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Raddoppio Decimomannu-Villamassargia (prima fase)

• 2026

Rif. CdPI: P248 - Raddoppio Decimomannu-Villamassargia (prima fase)

Descrizione del progetto

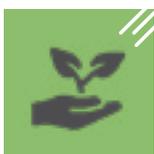
Raddoppio della tratta Decimomannu-Villamassargia sulla quale confluiscono i servizi Cagliari-Iglesias e Cagliari-Carbonia. L'intervento, previsto anche nell'ambito dell'Accordo Quadro TPL tra RFI e Regione Sardegna, si estende per circa 30 km e prevede la realizzazione del raddoppio di binario tra le due località di servizio e la soppressione dei passaggi a livello esistenti. La linea sarà caratterizzata da un sistema di esercizio in telecomando con tecnologia innovativa di tipo SCC-M/ACCM e sistema di informazione al pubblico I&C. È prevista una prima fase di raddoppio da Decimomannu a Siliqua.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Gli interventi permetteranno di incrementare la capacità dell'infrastruttura creando le condizioni per il potenziamento del servizio ferroviario sulle relazioni Cagliari-Carbonia/Iglesias, in coerenza con quanto sottoscritto nell'ambito dell'Accordo Quadro per i servizi TPL con Regione Sardegna



SOSTENIBILITÀ

L'opera consente il consolidamento e l'incremento dello shift modale sia degli spostamenti sistematici, tenuto conto dell'elevato carattere di pendolarismo sulla relazione (bacino di utenza pari a circa 200.000 persone), degli spostamenti di carattere turistico, considerata anche l'elevata rilevanza territoriale della costa (circa 850.000 presenze nel 2019) e di altri poli attrattori (es. archeologia industriale locale) ad alto potenziale turistico inespresso



REGOLARITÀ

Il progetto crea le condizioni per l'incremento dei livelli qualitativi del servizio e di regolarità, anche in relazione alla soppressione di tutti i passaggi a livello presenti sulla linea

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



CAPACITÀ

Il completamento del raddoppio crea le condizioni infrastrutturali per l'incremento della frequenza dei servizi da/per il Sulcis, con obiettivo di cadenzamento a 30' lungo la relazione Cagliari-Iglesias/Carbonia e una frequenza a 15' nella stazione di Villamassargia



REGOLARITÀ

Il progetto crea inoltre le condizioni per l'incremento dei livelli qualitativi del servizio e di regolarità, anche in relazione alla soppressione di tutti i passaggi a livello presenti sulla linea

Collegamento con l'aeroporto di Olbia

• 2026

Rif. CdP-I: P249 - Collegamento ferroviario al porto di Olbia

Descrizione del progetto

L'intervento, previsto anche nell'ambito dell'Accordo Quadro TPL tra RFI e Regione Sardegna, consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea per il collegamento tra l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e l'Aeroporto di Olbia. La nuova linea parte da Olbia, intercetta il nuovo complesso ospedaliero Giovanni Paolo II e prosegue poi verso l'aeroporto, costeggiando in parte la statale esistente proprio per ridurre l'impatto sul territorio. Il collegamento prevede inoltre una bretella di connessione diretta anche alla linea esistente tra Olbia e Ozieri Chilivani. Linea a semplice binario di circa 7 km attrezzata con tecnologia ERTMS L2. La linea sarà inoltre caratterizzata da un sistema di esercizio in telecomando con tecnologia innovativa SCC-M/ACCM e sistema di informazione al pubblico I&C. La nuova fermata a servizio del polo ospedaliero sarà presente una banchina 200 metri per consentire l'accessibilità per servizio viaggiatori. La stazione a servizio dell'aeroporto sarà dotata di due binari per l'attestamento dei treni serviti da banchine per l'accesso ai viaggiatori.

Benefici commerciali al 2026



INTERMODALITÀ

L'intervento, oltre a intercettare i flussi prettamente stagionali da/per l'aeroporto (3 milioni di passeggeri nel 2018 e terzo aeroporto a livello nazionale come tasso di crescita con +12%), consente anche di intercettare gli spostamenti sistematici grazie alla nuova fermata Ospedale, nonché la mobilità potenziale legata alla realizzazione di un nuovo polo commerciale nell'area dell'aeroporto



ACCESSIBILITÀ

Integrazione servizio con aeroporto di Olbia e incremento dell'accessibilità al servizio ferroviario grazie alla realizzazione della nuova fermata Olbia Ospedale

Focus Sicilia

Palermo-Catania-Messina

Bypass di Augusta

Elettrificazione Palermo-Trapani via Milo

Palermo-Agrigento-Porto Empedocle

Collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Ripristino linea Caltagirone-Gela*

Ripristino Palermo-Trapani via Milo*

Raddoppio Ogliastrillo-Castelbuono*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Palermo-Catania-Messina (Palermo-Catania)

• 2026

Rif. CdP-I: 0275A - Nuovo collegamento Palermo-Catania 1° fase

Descrizione del progetto

Il collegamento ferroviario Palermo-Catania è un'infrastruttura con tratti a doppio binario e tratti a semplice binario, affiancato al quale verrà mantenuta la linea storica. Tutte le stazioni servite sia dalla linea storica sia dalla linea veloce svolgeranno la funzione di scambio tra i diversi servizi offerti. L'intera linea ricade nell'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina facente parte del Corridoio Scandinavia - Mediterraneo.

Il progetto di collegamento Palermo-Catania si articola in due macrofasi. La prima ha come obiettivo la realizzazione di una nuova infrastruttura costituita da tratti a doppio binario (Fiumetorto-Lercara Dir. e Catenanuova-Bicocca) intervallati da tratti a semplice binario con caratteristiche prestazionali che consentono di sviluppare velocità di rango superiori a 160 per gran parte del tracciato.

La seconda macrofase è finalizzata all'adeguamento, in termini di interoperabilità, dei tratti di linea storica compresa fra i due suddetti tratti a doppio binario, nonché la realizzazione di ulteriori tratti di raddoppio coincidenti con le lunghe gallerie realizzate in prima macrofase.

La connessione fra linea storica e linea veloce è assicurata in corrispondenza di alcune stazioni.

Nello specifico, il progetto (il cui perimetro di intervento è costituito dalla tratta Fiumetorto-Bicocca) può essere così suddiviso:

- tratta Fiumetorto-Lercara Diramazione: realizzazione nella prima macrofase di un doppio binario in variante in sostituzione dell'attuale tracciato a semplice binario. Sul nuovo tratto a doppio binario, che si sviluppa prevalentemente in galleria, sarà realizzata la nuova fermata di Valle del Torto;
- tratta Lercara Diramazione-Vallelunga: realizzazione di un tratto in semplice binario in variante rispetto alla linea storica, nella seconda macrofase è previsto il raddoppio della tratta e la contestuale dismissione del corrispondente tratto di linea storica;
- tratta Vallelunga-Caltanissetta Xirbi: nella prima macrofase sarà realizzato un nuovo singolo binario veloce in variante rispetto alla linea storica. Nella seconda macrofase è previsto l'adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) del tratto rimanente di linea storica;
- tratta Caltanissetta Xirbi-Nuova Enna: verrà realizzato in prima macrofase un tratto di linea veloce a semplice binario in variante alla linea storica;
- tratta Nuova Enna-Catenanuova: in prima macrofase è prevista la realizzazione della nuova tratta veloce a semplice binario in variante rispetto alla linea storica. In seconda macrofase è previsto l'adeguamento della linea storica rimanente;
- tratta Catenanuova-Bicocca: realizzazione nella prima macrofase del raddoppio della linea attuale a semplice binario.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Riduzione dei tempi di percorrenza tra Palermo-Catania fino a 2 h 15' rispetto all'attuale 3h



CAPACITÀ

Sviluppo di un nuovo modello di offerta che preveda collegamenti veloci tra i maggiori centri abitati e collegamenti capillari fra le provincie di Agrigento, Caltanissetta, Enna e Catania



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Il nuovo collegamento Palermo-Catania permetterà di ridurre i tempi di percorrenza attuali di circa 60', collegando le due città metropolitane in 2 ore, rispetto alle 3 h attuali. La nuova infrastruttura consentirà di rivedere il modello di servizio regionale che preveda la velocizzazione dei collegamenti fra le principali città siciliane



PRESTAZIONI

L'adeguamento prestazionale dell'intera infrastruttura Palermo-Catania in termini di modulo peso assiale e sagoma permetterà di sviluppare il traffico dei treni merci all'interno dell'isola



ACCESSIBILITÀ

Miglioramento dell'accessibilità ai servizi ferroviari grazie alla realizzazione delle nuove località di servizio di Valle del Torto, Nuova Enna e all'adeguamento delle stazioni principali ricadenti sulla nuova linea e sui tratti di linea storica che rimarranno in esercizio

70 Km	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
200 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C45 Hight Cube	Sagoma
600 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto*

* nelle tratte raddoppiate

Palermo-Catania-Messina (Catania-Messina)**oltre il
2026**

Rif. CdP-I: 0249 - Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo

Descrizione del progetto

Il progetto di raddoppio del tratto Giampilieri-Fiumefreddo, in variante rispetto all'attuale linea per un'estensione di circa 42 km, consentirà di completare il raddoppio dalla linea Messina-Catania, mantenendo un breve tratto di collegamento con l'attuale stazione di Letojanni.

Rispetto alla linea a semplice binario attualmente in esercizio, parallela alla costa, il nuovo percorso si sviluppa a monte dell'attuale con la contestuale realizzazione di nuove località di servizio: Fiumefreddo – Calatabiano, Alcantara-Giardini Naxos, Taormina, S. Alessio-S. Teresa, Nizza-Alì e Scaletta Zanclea.

L'intervento è suddiviso in due lotti funzionali. Il primo è relativo al raddoppio del tratto Fiumefreddo-Taormina, con contestuale messa fuori esercizio della linea attuale fra gli impianti Fiumefreddo e l'allaccio dell'interconnessione di Letojanni sulla linea storica. La località di Taormina in questa fase assume temporaneamente la funzione di stazione di passaggio dal doppio al semplice binario da cui si dirama un'interconnessione a semplice binario fino alla stazione di Letojanni.

Il secondo lotto è relativo al completamento del raddoppio fino a Giampilieri e la dismissione della linea attuale fra gli impianti di Letojanni e Giampilieri. Verrà mantenuta in esercizio l'interconnessione per Letojanni che assumerà la funzione di linea diramata. La stazione di Letojanni in particolare, assumerà la funzione di stazione di testa per i servizi metropolitani dell'area di Catania.

Caratteristiche tecniche

L'intera linea ricade nell'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina facente parte del Corridoio Core Scandinavo Mediterraneo della rete TEN-T. In questa sezione sarà caratterizzato da sagoma idonea per trasporti codificati High Cube, modulo 600 metri, peso assiale D4. La gestione della linea avverrà tramite ACC-M/SCC-M/ERTMS L2.



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Ridurre i tempi di percorrenza tra Catania e Messina di circa 20 minuti



CAPACITÀ

Il raddoppio della linea permetterà di poter programmare fino a 10 treni/h per senso di marcia



REGOLARITÀ

Il raddoppio della linea permetterà di eliminare le interferenze di circolazione nelle stazioni di passaggio da doppio a semplice binario e nelle stazioni dove si effettuano gli incroci



PRESTAZIONI

L'adeguamento prestazionale dell'intera infrastruttura Palermo-Catania-Messina in termini di modulo peso assiale e sagoma permetterà di sviluppare il traffico dei treni merci all'interno dell'isola



ACCESSIBILITÀ

Sviluppo di servizi di collegamento veloce fra i maggiori centri abitati e servizi di tipo metropolitano verso il nodo di Catania, con realizzazione delle nuove località di servizio Fiumefreddo-Calatabiano, Alcantara-Giardini Naxos, Taormina, S. Alessio-S. Teresa, Nizza-Ali e Scaletta Zanclea

Bypass di Augusta

• 2026

Rif. CdP-I: P253–Bypass di Augusta

Descrizione del progetto

L'intervento per la variante di tracciato tra le stazioni di Brucoli e Priolo, sul quale ricadrà una nuova stazione ferroviaria, consentirà di eliminare le interferenze fra infrastruttura ferroviaria e tessuto urbano della città di Augusta.

La nuova stazione ferroviaria ed il collegamento con il porto saranno gestiti tramite specifici Apparatî Computerizzati Centrali (ACC) interfacciati nel sistema di comando e controllo in uso sulla linea Catania-Siracusa.

La tratta di linea sarà caratterizzata dalle seguenti prestazioni:

- D4 per il peso assiale;
- P/C 45 per la sagoma;
- 600 metri per il modulo.

La variante di tracciato a semplice binario elettrificato consentirà di ridurre di circa 4 km l'estesa del tracciato tra le stazioni di Brucoli e Priolo. Su tale variante è prevista la realizzazione della nuova stazione di Augusta, distante circa 2,5 km dal centro città.

Per la nuova stazione si ipotizza un binario di incrocio di capacità superiore ai 250 metri, collegato mediante comunicazioni percorribili in deviate a 60 km/h rispetto al binario di corretto tracciato, con tronchini di indipendenza. I binari, serviti da marciapiedi di lunghezza non inferiore a 250 metri e altezza 55 centimetri, collegati tra di loro da un sottopasso, garantiranno ingressi contemporanei per treni provenienti da direzioni opposte.

Benefici commerciali al 2026



REGOLARITÀ

La variante di Augusta consente di eliminare le interferenze tra l'IFN ed il tessuto urbano dell'omonima città. In tale contesto, vista la delocalizzazione della stazione, dovranno essere previste opportune dotazioni ai fini dell'intermodalità

Rif. CdP-I: P236 - Elettificazione della tratta Cinisi -Alcamo dir.-Trapani della linea Palermo-Trapani "via Milo"

Descrizione del progetto

Il progetto consente di completare l'elettificazione della linea Palermo C.le-Trapani via Milo intervenendo nella tratta a semplice binario Trapani-Cinisi per un'estensione complessiva di circa 87 km.

L'intervento di elettificazione prevede la realizzazione di quattro nuove sottostazioni elettriche localizzate nelle località di Partinico, Alcamo D.ne, Bruca e Milo, nonché una cabina di trasformazione in corrispondenza di Piraineto. Sulla linea è attualmente sospeso il servizio ferroviario. Su altro progetto di investimento, anch'esso finanziato e in corso, è previsto il ripristino della linea attraverso interventi alla sede ferroviaria con potenziamento infrastrutturale volto ad aumentare puntualmente le prestazioni della linea.

Benefici commerciali al 2026



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Il progetto permette di migliorare il servizio in termini di comfort e prestazioni consentendo di evitare la rottura di carico a Piraineto da/verso Palermo C.le, dovuta alla differenza tra i sistemi di trazione



SOSTENIBILITÀ

L'abbandono della trazione termica incrementa la sostenibilità ambientale e acustica del servizio ferroviario, derivante dalla sostituzione dei rotabili a carburante a favore degli elettrici



VELOCITÀ

L'elettificazione, unitamente all'intervento di ripristino della linea, consente di ridurre i tempi di percorrenza fra il Nodo di Palermo e la città di Trapani

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Il completamento del raddoppio del Passante di Palermo consentirà lo sviluppo di un servizio diretto, interamente con trazione elettrica, tra Palermo e Trapani

Palermo-Agrigento-Porto Empedocle

• 2026

Rif. CdP-I: P247 - Potenziamento Palermo-Agrigento-Porto Empedocle bassa

Descrizione del progetto

L'intervento prevede l'aumento prestazionale del tratto di linea compreso fra Lercara Dir. e Agrigento C.le (59 km) della linea Palermo-Agrigento C.le, all'interno della quale ricade la stazione di Agrigento Bassa, diramazione per la tratta Agrigento Bassa-Porto Empedocle (10 km).

La tratta Lercara Dir.-Agrigento C.le sarà oggetto di interventi atti a incrementare le caratteristiche di peso assiale della linea, al fine di consentire la circolazione di nuove tipologie di materiale rotabile.

Nella stazione di Aragona Caldare saranno inoltre eseguiti interventi atti a consentire gli ingressi contemporanei e ottenere benefici in termini di tempi di percorrenza.

La tratta Agrigento Bassa-Porto Empedocle sarà oggetto di interventi a difesa del corpo stradale, di interventi di upgrade tecnologico e interventi di riqualificazione della località di Tempio di Vulcano al fine di migliorare l'accessibilità all'area archeologica limitrofa. L'intervento sull'infrastruttura Lercara Dir.-Agrigento C.le permetterà di ottenere una codifica di massa assiale di tipo C3, coerente con la rimanente tratta Lercara Dir.-Palermo C.le. È previsto un intervento puntuale nella stazione di Aragona Caldare riguardante l'impianto di segnalamento al fine di consentire gli ingressi contemporanei.

L'intervento di riqualificazione della fermata di Tempio di Vulcano consente di ottenere una banchina di lunghezza non inferiore a 125 metri e h55 nonché migliorare l'accessibilità alla località di servizio.

Entrambe le tratte saranno gestite tramite il nuovo sistema ACC-M/SCC-M/ERTMS L2 in coerenza con l'attrezzaggio della linea Palermo-Agrigento.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

L'intervento infrastrutturale in grado di migliorare le caratteristiche della linea in termini di codifica di massa assiale consentiranno la circolazione di nuove tipologie di materiale rotabile, a beneficio del comfort e della capacità di trasporto

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



INTEGRAZIONE DELLA RETE

L'incremento prestazionale della tratta Lercara Dir. ed Agrigento è coerente con l'intervento di raddoppio del tratto Fiumetorto-Lercara Dir. nell'ambito del progetto di realizzazione della nuova linea veloce Palermo-Catania, che consente di aumentare la capacità dell'infrastruttura con sensibile diminuzione dei tempi di percorrenza



ACCESSIBILITÀ

Ambito altro investimento tra Aragona Caldare ed Agrigento Bassa verranno realizzate le due nuove fermate S. Michele e Fontanelle al fine di migliorare l'accessibilità ai servizi ferroviari

Rif. CdP-I: P250 - Intersmodalità e accessibilità Trapani Birgi

Descrizione del progetto

L'aeroporto di Trapani-Birgi è interessato dal progetto di collegamento di tipo ferroviario. In tale ambito sarà valutata la possibilità di realizzare due bretelle che, diramandosi dall'attuale linea Palermo-Trapani (via Castelvetrano), confluiranno in una stazione di attestamento posta a ridosso del terminal aeroportuale.

La suddetta configurazione assicurerà il collegamento del terminal aeroportuale sia in direzione Trapani sia in direzione Castelvetrano. La nuova infrastruttura sarà costituita pertanto da una nuova stazione di testa dotata di due binari tronchi e da due bivi in linea, gestiti da apparati centrali computerizzati (ACC) inseriti, a regime, nel sistema di comando e controllo multistazione della linea Palermo-Trapani (ACCM). L'ipotesi funzionale prevede una nuova stazione di testa dotata di due binari tronchi non elettrificati serviti da marciapiede h55 di lunghezza utile compresa fra 150 e 200 metri. Gli itinerari di arrivo/partenza per/da la stazione aeroportuale dovranno essere percorribili a velocità di 60 km/h, con le bretelle di allaccio alla linea Castelvetrano-Trapani percorribili alla velocità massima consentita dal tracciato.

Il nuovo apparato, per la gestione della stazione e dei bivi di linea, sarà inserito nel nuovo sistema ACC-M/SCC-M/ERTMS L2 in coerenza con l'attrezzaggio della linea Palermo-Trapani.

Benefici commerciali al 2026



INTERMODALITÀ

Il collegamento consente di migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Trapani-Birgi e l'intermodalità tra servizi aeroportuali e ferroviari



CAPACITÀ

La realizzazione della nuova infrastruttura crea le condizioni per una rilettura dell'attuale modello di servizio sulla linea Palermo-Trapani (via Castelvetrano), attualmente interessata da un traffico di 24 treni/giorno. Il nuovo modello di servizio potrà prevedere l'inoltro verso l'aeroporto di una parte dei treni, con possibilità di diversificare l'offerta fra servizi da/per l'aeroporto e servizi passanti

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

A regime risulta possibile una riduzione dei tempi di percorrenza complessiva sulla relazione Castelvetrano – Trapani Aeroporto/Trapani dei servizi in relazione ad altri progetti di investimento (da finanziare) per la velocizzazione previsti in Accordo Quadro

Focus Toscana

Accessibilità Firenze Belfiore-I Fase

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Adeguamento a standard AV/AC della linea DDma Roma-Firenze*

Potenziamento linea Pistoia-Lucca*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Accessibilità Firenze Belfiore-I Fase

● 2026

Rif. CdP-I: P255 - Accessibilità alla nuova stazione AV di Belfiore e nuovo collegamento Belfiore - Firenze Santa Maria Novella

Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione della nuova fermata Circondaria, che rientra tra le opere connesse al potenziamento del Nodo AV di Firenze.

La fermata permetterà di garantire l'interscambio del sistema ferroviario regionale con la nuova stazione AV, nonché l'integrazione intermodale con gli altri sistemi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

Infatti, il progetto comprende anche tutte le sistemazioni esterne necessarie a garantire l'accessibilità alla nuova Fermata nonché allo scambio dei flussi con la Stazione AV, che avverrà tramite un sistema di collegamenti orizzontali/verticali e passerelle aeree. Inoltre, in coerenza con gli scenari del PUMS comunale, sarà realizzata un'area di sosta per bus turistici. E' peraltro già in esercizio la fermata della linea 2 del tram diretta ad Aeroporto. La fermata di Circondaria intercetterà tutte le linee ferroviarie comprese tra le stazioni di Rifredi e SMN/Statuto (e dunque i servizi linea Pisa, Pistoia, Lucca, Prato, Montevarchi).

Sarà quindi costituita da 8 binari passanti e 5 marciapiedi a standard metropolitano.

Benefici commerciali al 2026



ACCESSIBILITÀ

La nuova fermata Circondaria garantirà l'interscambio treno-treno verso la stazione Belfiore, con notevoli risparmi di tempo per i passeggeri co-modalità; Circondaria si inserisce inoltre in un'area densamente urbanizzata, facilitando l'accessibilità al sistema ferroviario da parte dell'utenza locale

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



ACCESSIBILITÀ

Lo scenario di regime analizzato prevede la presenza del sottoattraversamento ferroviario di Firenze, la nuova stazione AV di Belfiore, il People Mover di collegamento con la stazione di Firenze SMN e la nuova fermata Circondaria



SOSTENIBILITÀ

Il People Mover, migliorerà l'integrazione funzionale fra i diversi modi di trasporto, riducendo la necessità del ricorso all'auto privata e garantendo una ottimale accessibilità al nodo intermodale da parte dell'utenza, in linea con l'assunto fondamentale del Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) di assegnare al trasporto pubblico (ferrovie, tramvie, autobus) il ruolo privilegiato per la penetrazione verso il centro e di collegamento bipolare fra il centro storico e le aree cittadine e metropolitane a maggiore domanda di spostamento



Focus Trentino Alto Adige

Circonvallazione di Trento

Upgrading tecnologico Verona-Brennero

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Variante di Riga*

Nodo di Bolzano: galleria del Virgolo*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Circonvallazione di Trento

• 2026

Rif. CdP-I: 0337 – Accesso al Brennero lotto 3: circonvallazione di Trento e Rovereto

Descrizione del progetto

Il progetto di accesso al Brennero è finalizzato al potenziamento del Core Corridor europeo TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, di collegamento tra Helsinki e La Valletta.

L'intervento consiste nella realizzazione di ulteriori lotti prioritari per il potenziamento della linea Fortezza-Verona di accesso da sud al nuovo tunnel di base del Brennero, i cui lavori sono già in corso.

La circonvallazione di Trento, rientrante nel lotto 3 dell'investimento descritto, ha origine in località Roncafort, nei pressi dell'interporto di Trento, procedendo in stretto affiancamento alla linea storica per circa 2,5 km, per poi portarsi in prossimità della sede dell'ex scalo Filzi, da cui ha origine la galleria di Trento, che termina presso la località Acquaviva, dell'estesa di circa 12 km a doppia canna.

Obiettivo dell'intervento è la realizzazione del quadruplicamento della tratta con shunt del centro abitato di Trento, per il transito dei treni merci.

Nel 2018 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa RFI-PAT-Comune Trento per l'individuazione degli input per la Project Review e la possibile compatibilizzazione con gli altri interventi di mobilità locale in studio.

Nel 2019 è stato sottoscritto l'Atto aggiuntivo al Protocollo d'Intesa, nel quale RFI si è impegnata a sviluppare la revisione del PFTE della circonvallazione di Trento.

Benefici commerciali al 2026



CAPACITÀ

Si avrà una diversione del traffico merci sulla circonvallazione di Trento con migliori prestazioni e una conseguente liberazione di capacità sulla tratta storica in ambito urbano a beneficio di un possibile incremento del servizio di tipo regionale



PRESTAZIONI

La circonvallazione costituirà il quadruplicamento dell'infrastruttura attuale e sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci, consentendo così sia il transito di treni veloci che merci

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



REGOLARITÀ

Si avrà un miglioramento dell'offerta in termini di regolarità e una riduzione dei tempi di percorrenza, grazie anche alla specializzazione delle linee nelle tratte quadruplicate e al by-pass dei centri urbani di Trento, Bolzano e Rovereto



REGOLARITÀ

Si avrà una razionalizzazione dei flussi da nord in ingresso al nodo di Verona, con la specializzazione delle linee per i flussi merci al servizio del terminale Quadrante Europa e per i flussi viaggiatori diretti al nodo.



CAPACITÀ

L'obiettivo è un incremento della capacità con 400 treni al giorno in transito al Brennero al completamento dell'intero progetto di quadruplicamento Fortezza-Verona.

15 KM	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
200 KM/h	Velocità massima
3 Kv	Elettificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Upgrading tecnologico Verona-Brennero

● 2023

Riferimento CdP-I: P224 – Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo porti Tirreno)

Descrizione del progetto

La linea Verona Brennero fa parte del corridoio interoperabile Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T Core ed il suo upgrade tecnologico rappresenta un intervento propedeutico all'implementazione del programma ERTMS. L'obiettivo di realizzare un unico ACCM con Posto Centrale a Verona che si interfacci con il RBC del futuro ERTMS della Verona-Brennero, rende necessario l'upgrade tecnologico degli apparati di stazione e di linea esistenti e un contestuale rinnovo delle tratte di blocco tradizionali con sistema di blocco elettronico.

Verranno realizzati 21 nuovi apparati per la gestione della circolazione. Verrà inoltre eseguito un contestuale rinnovo delle tratte di blocco tradizionali con sistema di blocco elettronico distribuito sempre con logica Bacc 3/3 e quattro codici, sostituendo il precedente blocco a relè. Gli interventi sono propedeutici all'implementazione del sistema ERTMS li livello 2, Baseline 3, sovrapposto al sistema SCMT. Verrà inoltre realizzato un nuovo sistema di supervisione SCC-M e di manutenzione e diagnostica.

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



REGOLARITÀ

L'intervento permetterà l'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario installando le tecnologie più evolute, ed eliminando al contempo situazioni di obsolescenza



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Dal punto di vista commerciale questo upgrade è necessario, insieme alla successiva attivazione del sistema ERTMS L2, per conseguire l'interoperabilità della linea nel Brennero, inserita nella rete TEN-T, ottemperando anche agli obblighi comunitari in tal senso



REGOLARITÀ

Il progetto, una volta realizzato, consentirà di sfruttare al massimo le potenzialità della rete in termini di capacità e velocità, migliorando al contempo i livelli di sicurezza



Focus Umbria

Orte-Falconara



Orte-Falconara

- **2026** fase
- **oltre il 2026** completamento

Rif. CdP-I: 0298 - Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio; 1175-Raddoppio PM228-Albacina

Descrizione del progetto

Gli interventi consistono nel raddoppio selettivo di tratte della linea trasversale appenninica Orte-Falconara. Il progetto si articola nei seguenti macro-interventi individuati nel medio termine:

- nuovo collegamento tra Castelplanio e PM228 in variante con shunt di Albacina , per una lunghezza pari a 24 km;
- raddoppio in affiancamento della tratta PM228 - Albacina, per una lunghezza di 5 km;
- upgrade tecnologico per la velocizzazione delle tratte Falconara-Castelplanio, Fabriano-Foligno, Foligno-Spoleto e Terni-Orte;
- raddoppio Spoleto-Terni, per una lunghezza pari a 29 km.(Non finanziato)

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Recupero di percorrenza fino a circa 20' (previa verifica opere d'arte), per alcuni servizi Roma-Ancona grazie ad una prima fase di interventi infrastrutturali e tecnologici



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alle tratte raddoppiate



ACCESSIBILITÀ

Raddoppio PM 228-Albacina: incremento dei livelli di regolarità e miglioramento dell'accessibilità della stazione di Albacina



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Al termine degli interventi sarà possibile conseguire una riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma e Ancona per alcuni servizi fino a circa 30' e tra Roma e Perugia fino a circa 15' in relazione al modello di esercizio e al completamento del raddoppio Spoleto-Terni



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alla revisione del modello di esercizio che scaturisce dalla nuova configurazione infrastrutturale e dalla differente programmazione dei servizi, anche in relazione al completamento del raddoppio Spoleto-Terni



CAPACITÀ

Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sull'intera linea



ACCESSIBILITÀ

Miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni merci

200 KM/h	Velocità massima
12 ‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

Focus Valle d'Aosta

Elettrificazione Ivrea-Aosta

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Elettrificazione Ivrea-Aosta

● 2026

Rif. CdP-I: P257 - Elettificazione Ivrea-Aosta

Descrizione del progetto

Il progetto prevede l'elettificazione a 3 kVcc della linea ferroviaria Ivrea-Aosta che si estende per 66,2 km ed è inserita nell'Accordo Quadro che RFI ha stipulato con Regione Valle d'Aosta.

Il progetto prevede:

- la realizzazione di nuove sottostazioni elettriche alimentate a media tensione a 15 kV;
- la posa in opera della linea di contatto con contestuale adeguamento delle opere d'arte e gallerie presenti per l'alloggiamento della stessa;
- l'adeguamento delle stazioni lungo la tratta mediante elettificazione di tutti i binari di circolazione e la realizzazione dei portali estremi di stazione per il sezionamento rispetto alla linea;
- la realizzazione degli apparati di telecomando per la gestione operativa a distanza della Trazione Elettrica (DOTE).

Benefici commerciali al 2026



**INTEGRAZIONE
DELLA RETE**

Ammissibilità per le Imprese Ferroviarie all'impiego di materiale rotabile completamente elettrico, in alternativa/sostituzione degli attuali treni diesel e bimodali circolanti sul percorso Aosta-Torino, caratterizzato da maggiori disponibilità in termini di capienza e prestazioni generali più prestanti



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni



Focus Veneto

Brescia-Verona

Nodo Verona Ovest

Nodo Verona Est

Upgrading tecnologico Verona-Brennero

Verona-bivio di Vicenza e attraversamento di Vicenza

Progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021 e finanziati per fasi funzionali o completamento

Potenziamento tecnologico Bologna-Padova*

Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia*

Elettrificazione anello bellunese*

Elettrificazione linee Veneto*

*Schede di dettaglio presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021



Brescia-Verona-Vicenza: tratta Brescia-Verona

• **2026**

Rif. CdP-I: 0361 – Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona

Descrizione del progetto

Il progetto è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T Mediterraneo che collega la penisola iberica al confine ucraino ed è articolato come segue:

- 2026 – 1°Lotto Funzionale: Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona Ovest);
- oltre 2026 – 2°Lotto Funzionale: Quadruplicamento in uscita Est da Brescia;

Il primo lotto prevede la realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC di lunghezza pari a 47,6 km nelle regioni Lombardia e Veneto.

Il secondo lotto prevede la realizzazione di un quadruplicamento in uscita dalla stazione di Brescia fino all'interconnessione Brescia est per un'estesa di circa 10,7 km nei comuni di Brescia, Rezzato e Mazzano.

Con Delibera CIPE n. 42/2017 si è richiesto di effettuare lo studio di fattibilità dell'inserimento di una fermata ferroviaria per l'area turistica del Basso Lago di Garda, localizzata in prossimità del casello autostradale di Sirmione. Sono state presentate al MIMS due alternative (soluzione Ovest ed Est).

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

La nuova tratta AV/AC Brescia-Verona costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 10'



ACCESSIBILITÀ

Con l'attivazione della fermata AV/AC Basso Garda, inoltre, aumenterà il livello di servizio dell'importante zona turistica del lago di Garda



REGOLARITÀ

Incremento della capacità e della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV)



PRESTAZIONI

Incremento del transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



CAPACITÀ

Il quadruplicamento Brescia-Brescia Est risolverà il collo di bottiglia in uscita da Brescia incrementando il livello capacitivo dell'intera tratta. Ne deriva che la capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori relazioni

Tracciato quadruplicamento Brescia-Brescia Est

10,7 Km	Lunghezza linea
5-3,8 ‰	Pendenza massima linea
200 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Tracciato quadruplicamento Brescia Est-Verona

47,6 Km	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
250 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Ovest

oltre il
2026

Rif. CdP-I: 0361 – Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona

Descrizione del progetto

Gli interventi del Nodo di Verona del progetto ingresso Ovest prevedono la realizzazione di 3,6 km di nuova linea AV/AC, 4,2 km di nuova Linea Storica e 3,3 km di linea indipendente merci, oltre alla sistemazione del Piano Regolatore Generale di Verona Porta Nuova per l'ingresso dell'AV/AC da Milano.

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

La nuova tratta AV/AC Brescia-Verona costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 10'.



CAPACITÀ

La capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori collegamenti



PRESTAZIONI

Incremento del transito dei treni merci, grazie alla realizzazione secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci



CAPACITÀ

La realizzazione della linea Indipendente Merci inoltre consentirà di liberare in parte il nodo di Verona dai flussi da/per la linea del Brennero. La nuova infrastruttura inoltre potenzierà i collegamenti con lo scalo merci di Verona Quadrante Europa



Tracciato Nodo Verona Ovest-Linea AV/AC

3,6 Km	Lunghezza linea
12,17 ‰	Pendenza massima linea
160 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Tracciato Nodo Verona Ovest-Linea indipendente Mercè

3,3 Km	Lunghezza linea
12,25 ‰	Pendenza massima linea
100 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Est

oltre il
2026

Rif. CdP-I: 0362A – Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (primo lotto funzionale)

Descrizione del progetto

Gli interventi del Nodo di Verona del progetto ingresso Est riguardano interventi funzionali all'ingresso a Verona della tratta Verona-Padova con la realizzazione di circa di 6,6 Km di nuova linea AV/AC, una nuova stazione elementare a Verona Porta Nuova e dei binari dedicati all'AV a Verona Porta Vescovo, collegati dal nuovo ponte sull'Adige. Inoltre è previsto un nuovo fascio merci di tre binari, scalo Cason, a modulo 750 metri, situato in adiacenza alla linea merci realizzata nel nodo Ovest.

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

La nuova tratta AV/AC Verona-Padova costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 10'



CAPACITÀ

La capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori collegamenti



ACCESSIBILITÀ

Nuova stazione elementare AV a Verona Porta Nuova



PRESTAZIONI

La tratta consentirà il transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci



CAPACITÀ

La nuova stazione merci di «scalo Cason» permetterà di ricevere i treni merci diretti a Verona Quadrante Europa da Milano e di supportare la gestione del traffico del nodo di Verona

6,6 Km	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
115 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Upgrading tecnologico Verona-Brennero

• 2023

Riferimento CdP-I: P224 – Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Diretrice centrale e Diretrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo porti Tirreno)

Descrizione del progetto

La linea Verona Brennero fa parte del corridoio interoperabile Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T Core ed il suo upgrade tecnologico rappresenta un intervento propedeutico all'implementazione del programma ERTMS. L'obiettivo di realizzare un unico ACCM con Posto Centrale a Verona che si interfacci con il RBC del futuro ERTMS della Verona-Brennero, rende necessario l'upgrade tecnologico degli apparati di stazione e di linea esistenti e un contestuale rinnovo delle tratte di blocco tradizionali con sistema di blocco elettronico.

Verranno realizzati 21 nuovi apparati per la gestione della circolazione. Verrà inoltre eseguito un contestuale rinnovo delle tratte di blocco tradizionali con sistema di blocco elettronico distribuito sempre con logica Bacc 3/3 e quattro codici, sostituendo il precedente blocco a relè. Gli interventi sono propedeutici all'implementazione del sistema ERTMS li livello 2, Baseline 3, sovrapposto al sistema SCMT. Verrà inoltre realizzato un nuovo sistema di supervisione SCC-M e di manutenzione e diagnostica.

Benefici commerciali a regime oltre il 2026



REGOLARITÀ

L'intervento permetterà l'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario installando le tecnologie più evolute, ed eliminando al contempo situazioni di obsolescenza



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Dal punto di vista commerciale questo upgrade è necessario, insieme alla successiva attivazione del sistema ERTMS L2, per conseguire l'interoperabilità della linea nel Brennero, inserita nella rete TEN-T, ottemperando anche agli obblighi comunitari in tal senso



REGOLARITÀ

Il progetto, una volta realizzato, consentirà di sfruttare al massimo le potenzialità della rete in termini di capacità e velocità, migliorando al contempo i livelli di sicurezza

Brescia-Verona-Vicenza: tratta Verona-Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza

● **2026** fase
● **oltre il 2026**
completamento

Rif. CdP-I: 0362A – Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (primo lotto funzionale)

Descrizione del progetto

Il progetto Verona-Bivio Vicenza è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T Mediterraneo che collega la penisola iberica al confine ucraino e costituisce il 1° lotto funzionale della linea AV/AC Verona-Padova, di lunghezza complessiva di 83 km, articolata in 3 lotti.

La tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza, è suddivisa in due lotti costruttivi e prevede la realizzazione, tra la stazione di Verona Porta Vescovo ed il comune di Altavilla Vicentina, di circa 44,25 km di nuova linea AV/AC, oltre il rifacimento di circa 7 km di linea storica. La nuova linea ad alta velocità, a meno di brevi tratti in galleria artificiale di lunghezza complessiva di 2,3 km, si sviluppa in superficie prevalentemente in rilevato o trincea.

Il progetto di attraversamento di Vicenza è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T Mediterraneo che collega la penisola iberica al confine ucraino e costituisce il 2° lotto funzionale della linea AV/AC Verona-Padova, di lunghezza complessiva di 83 km, articolata in 3 lotti.

Il progetto comprende la realizzazione della nuova linea AV/AC per una estensione di circa 6,2 km, con tracciato in superficie in affiancamento alla linea esistente, tra il km 43+650 ed il km 49+827, la rilocazione verso nord di 2,7 km dell'esistente linea Milano-Venezia, il riassetto del PRG di Vicenza, inclusa la realizzazione di una nuova stazione elementare AV/AC (4 binari), nonché l'inserimento al km 46+400 della nuova fermata Fiera, a servizio sia della linea storica che dell'alta velocità.

Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

La nuova tratta AV/AC Verona-Vicenza costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 5'



CAPACITÀ

Si avrà un incremento della capacità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV)



REGOLARITÀ

Si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV)



PRESTAZIONI

La nuova tratta AV/AC Verona-Vicenza costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci



Benefici commerciali a regime oltre il 2026



ACCESSIBILITÀ

L'attivazione della fermata «Fiera» a Ovest di Vicenza permetterà inoltre di servire via ferro, anche con servizi a lunga percorrenza, una zona strategica della città. Nuova stazione elementare AV/AC in realizzazione a Vicenza, nel perimetro degli interventi da PRG



PRESTAZIONI

Il fascio merci della stazione di Vicenza sarà adeguato al modulo 750m e centralizzato, potenziandone le funzioni a supporto della circolazione lungo il Corridoio Mediterraneo

Tratta Verona-Bivio Vicenza

44,25 Km	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
250 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto

Tratta di attraversamento di Vicenza

6,2 Km	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
160 Km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali
numeri
del progetto



Direzione Commerciale

Direzione Centrale Comunicazione Esterna
Attività Editoriali
Editoria Off Line

Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma



Fotografie

© FS Italiane | Photo
© Anas | Photo
© almaphotos.net

Le foto, di proprietà dell'archivio di FS Italiane, hanno esclusivo valore rappresentativo e non sono strettamente correlate alla sezione nella quale sono inserite

Realizzazione, progetto grafico e stampa

a cura di Direzione Commerciale

Edizione Speciale PNRR agosto 2021



rfi.it