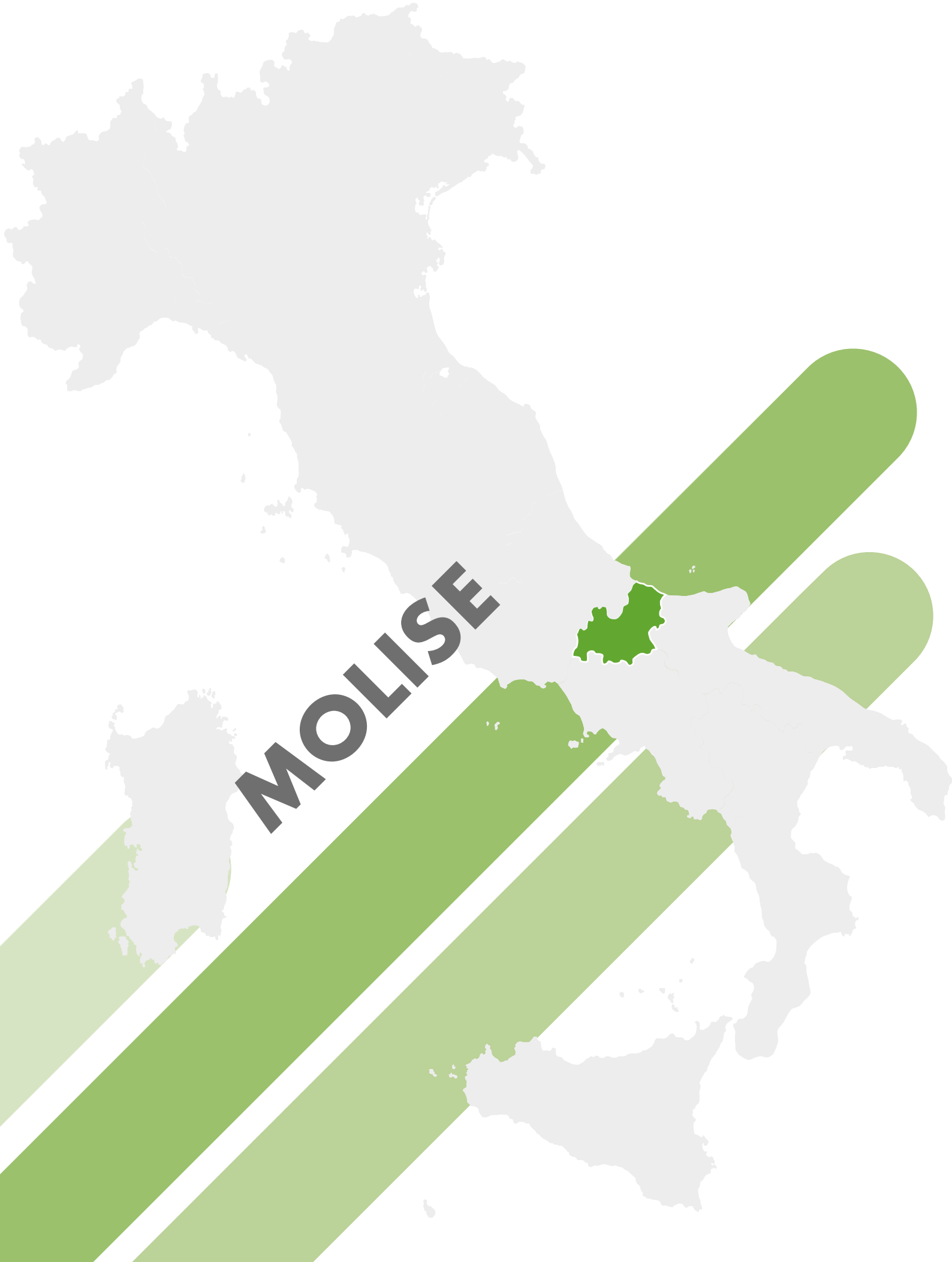
IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE LUGLIO 2025

REGIONE MOLISE

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

MOLISE



MOLISE

Infrastruttura e tecnologie	4
I servizi: scenario attuale	6
I servizi: scenario di sviluppo	8
Azioni di Piano	10
Overview delle azioni 2025 - 2029	14
Azioni di Piano 2025 - 2029	15

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Molise si estende per 4.438 km² e conta 314 mila abitanti. Il territorio è suddiviso in 136 comuni distribuiti in 2 province. La Regione si posiziona al 17° posto per densità abitativa e numero di enti locali e al 19° posto in Italia per popolazione e superficie seguita dalla Valle d'Aosta.

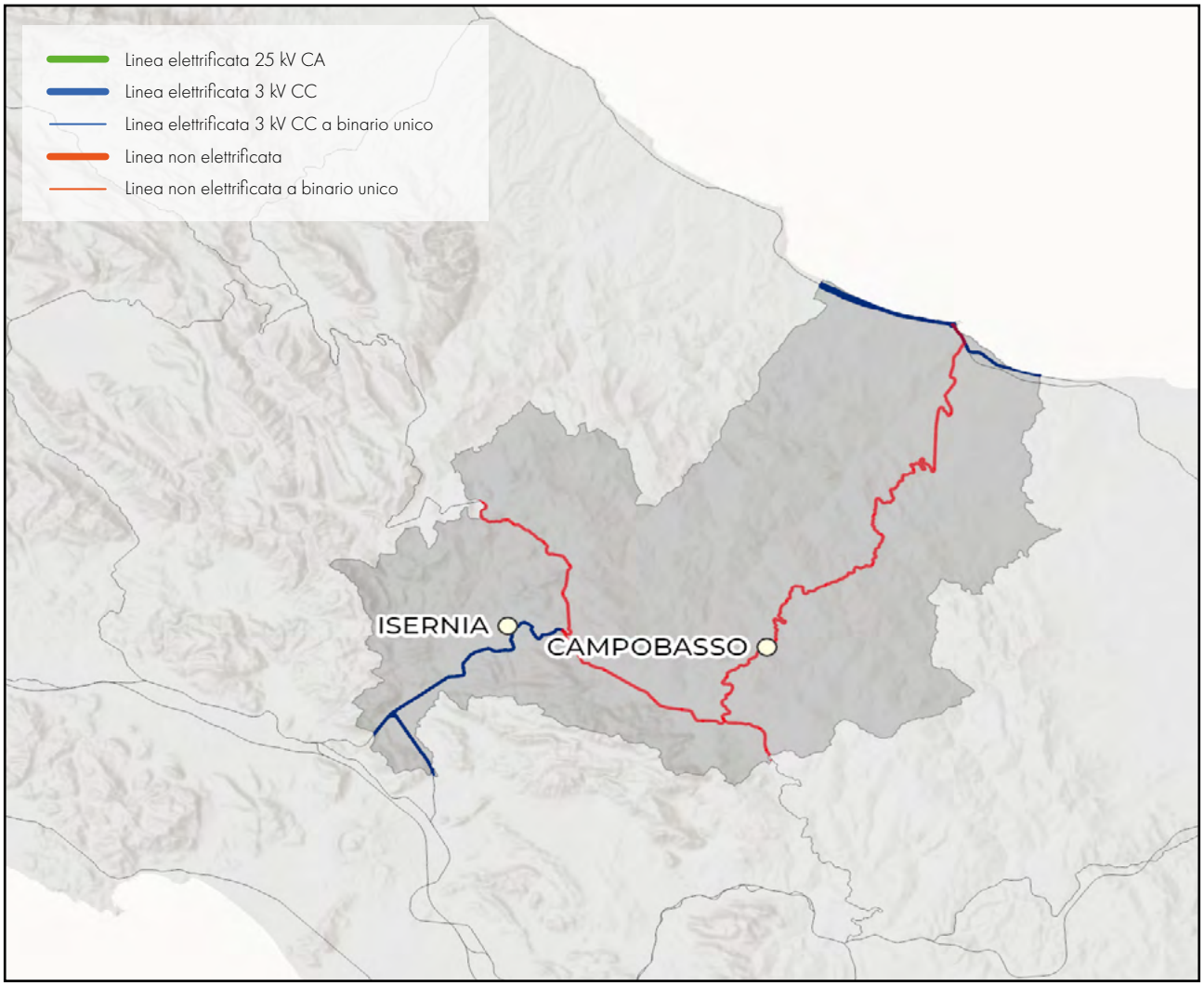
Dati al 31 dicembre 2024
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

ALIMENTAZIONE

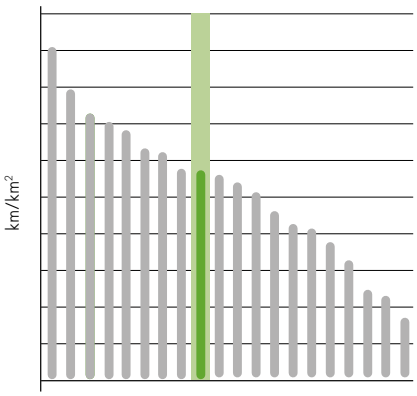
Linee elettrificate	77 km
› Linee a doppio binario	23 km
› Linee a semplice binario	54 km
Linee non elettrificate (diesel)	188 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	221 km

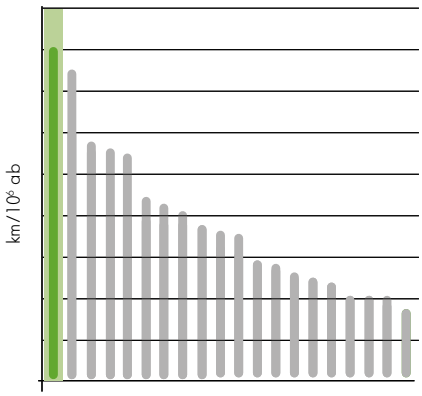


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



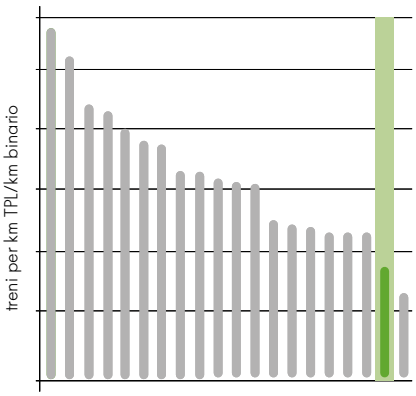
0,060 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



842,0 km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



2.222 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

Il sistema regionale molisano è incentrato essenzialmente su due direttrici, una sulla direttrice Adriatica e una interna. La direttrice interna mette in relazione Campobasso* con la parte costiera da un lato e con Roma e Napoli dall'altro.
In ragione della non elevata offerta di servizi di trasporto su ferro, non sono previsti sistemi cadenzati ma piuttosto servizi calibrati con le puntuali esigenze della domanda di mobilità

La **direttrice Adriatica** si caratterizza per la presenza di servizi extraurbani:

- Termoli - Pescara (1 treno/ora);
- Termoli - Foggia (8 collegamenti/giorno).

La **direttrice interna** collega il Isernia con servizi extraurbani veloci con:

- Roma (14 collegamenti/giorno);
- Napoli (8 collegamenti/giorno);
- Caserta (2 collegamenti/giorno).

Si evidenzia che la stazione di Carpinone è interessata dai treni storico/turistici della linea Sulmona - Carpinone.

*Nel corso del 2025, per i lavori di elettrificazione della tratta Isernia-Campobasso i collegamenti da/per Roma e Napoli verranno attestati nelle stazioni di Isernia.
verranno attestati nelle stazioni di Isernia.

Le Stazioni principali del TPL

Stazione	N° fermate/giorno medio feriale
Termoli	38
Montenero Petacciato	27
Venafro	20
Isernia	20
Campomarino	8
Sesto Campano	4

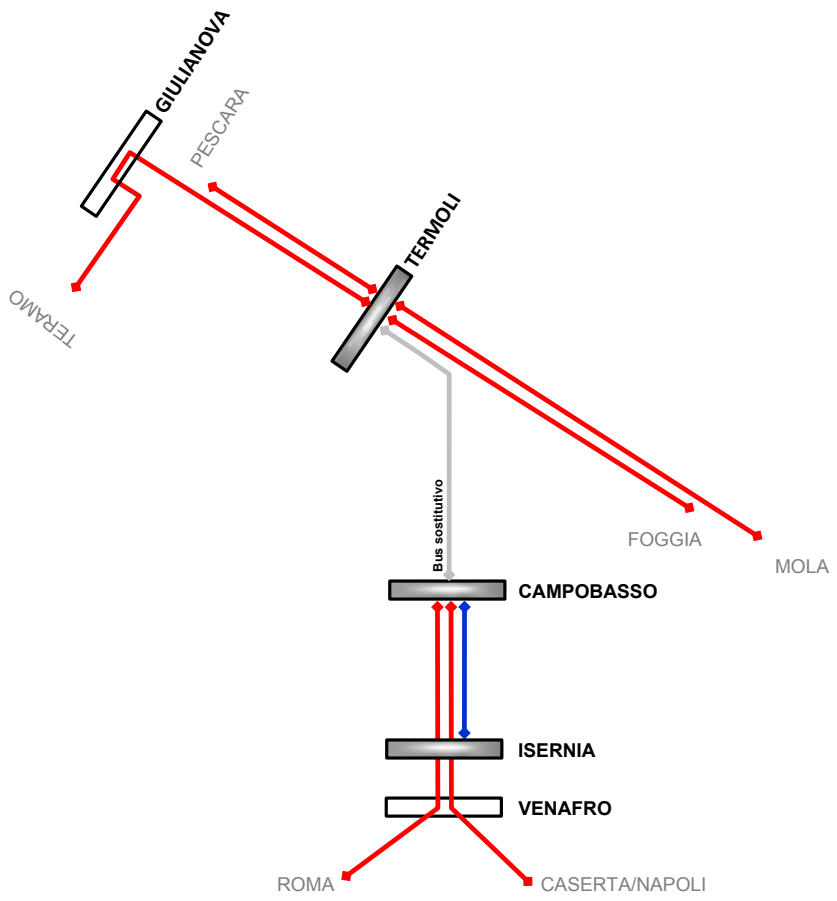
Le Relazioni principali del TPL*

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
Pescara - Termoli	28
Roma Termini – Isernia	10
Foggia - Termoli	8
Napoli Centrale - Isernia	8
Teramo - Termoli	2
Roma Tiburtina - Isernia	2

Le connessioni TPL con le altre Regioni come origine/destino dei servizi

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Molise	Puglia	Campania	Lazio	Abruzzo
58	8 (13,8%)	8 (13,8%)	12 (20,7%)	30 (51,7%)

Il sistema ferroviario molisano



0,5 milioni treni*km/anno

58 treni/giorno

Valori orario 2024-2025 - contrattualizzato

Scenario di sviluppo

L'aggiornamento dell'Accordo Quadro tra Regione Molise e RFI è stato firmato nel 2023.

Gli interventi più rilevanti previsti riguardano:

- interventi diffusi negli impianti tra Matrice e Bojano con l'attivazione di 3 nuove fermate (S. Michele, Duca D'Aosta, S. Polo Matese) che permetteranno la strutturazione di un servizio metropolitano tra Matrice - Campobasso - Bojano;
- l'elettrificazione della tratta Roccaravindola - Isernia - Campobasso che consentirà l'effettuazione dei servizi veloci per Roma e Napoli con materiale rotabile più performante e conseguente diminuzione delle percorrenze.

Velocizzazioni e servizio metropolitano

FRECCIAROSSA

Azioni di Piano

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE SCHEDE PROGETTO

1. TITOLO DEL PROGETTO

XXXXXXXXXXX

(XXX: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx)

XXXXXXXXXXXXXXX

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

6. ANNO DI ATTIVAZIONE

20XX

2. RIFERIMENTO CDP 2022 - 2026

4. TIPOLOGIA DI BENEFICIO COMMERCIALE

VELOCITÀ

Tratta Cagliari - Sassari

Il progetto con questo beneficio prevede l'incremento della velocità massima ammessa sulla linea. Ne deriva una diminuzione dei tempi di viaggio per alcuni servizi, espresso in minuti.

CAPACITÀ

Con il beneficio capacità si intende l'aumento dei treni che possono circolare sulla linea oggetto di intervento. Il beneficio è espresso in treni/g ed è dettagliato, se necessario, con un grafico rappresentante il modello di esercizio futuro.

ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Il beneficio rappresenta la possibilità da parte degli utenti di poter usufruire del servizio ferroviario grazie alla realizzazione di una nuova località di servizio.

REGOLARITÀ

Con il beneficio regolarità si vuole rappresentare l'impatto positivo che hanno i progetti sulla gestione della circolazione e sulla stabilità dell'orario di servizio.

PRESTAZIONI

Con il beneficio regolarità si vuole rappresentare l'impatto positivo che hanno i progetti sulla gestione della circolazione e sulla stabilità dell'orario di servizio.

GESTIONE DEI ROTABILI

Il beneficio rappresenta l'efficientamento dei movimenti «parassiti», siano essi interni alla stazione, o invii verso altre località di servizio.

GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Il beneficio rappresenta la possibilità di poter sfruttare nuovi spazi di stazione o spazi riutilizzabili, liberati dalle precedenti usi.

INTERMODALITÀ	Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi servizi merci intermodali nave – treno.
INTERMODALITÀ	Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi servizi passeggeri da/verso gli aeroporti.
INTEGRAZIONE DELLA RETE	Grazie allo sviluppo dell'interoperabilità tra Stati, sarà possibile ridurre il tempo di attraversamento delle frontiere, migliorando l'utilizzo degli impianti e riducendo i movimenti di manovra.
SOSTENIBILITÀ	In sostenibilità sono inseriti tutti i benefici che hanno un impatto positivo sull'interazione del sistema ferroviario con l'ambiente.
ACCESSIBILITA PRM	Il beneficio è rappresentato nei progetti dove è previsto uno sviluppo dei servizi PRM

LEGENDA

1. Il titolo individua univocamente uno specifico progetto.
2. Indica la riga del Contratto di Programma 2022-2026 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, la distinzione di colori li colloca nei diversi business: il verde per il TPL, il rosso per il Lungo Percorso e il giallo per il Merci.
5. Indica quantitativamente il principale KPI prestazionale sotteso alla realizzazione dell'intervento.
6. 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.

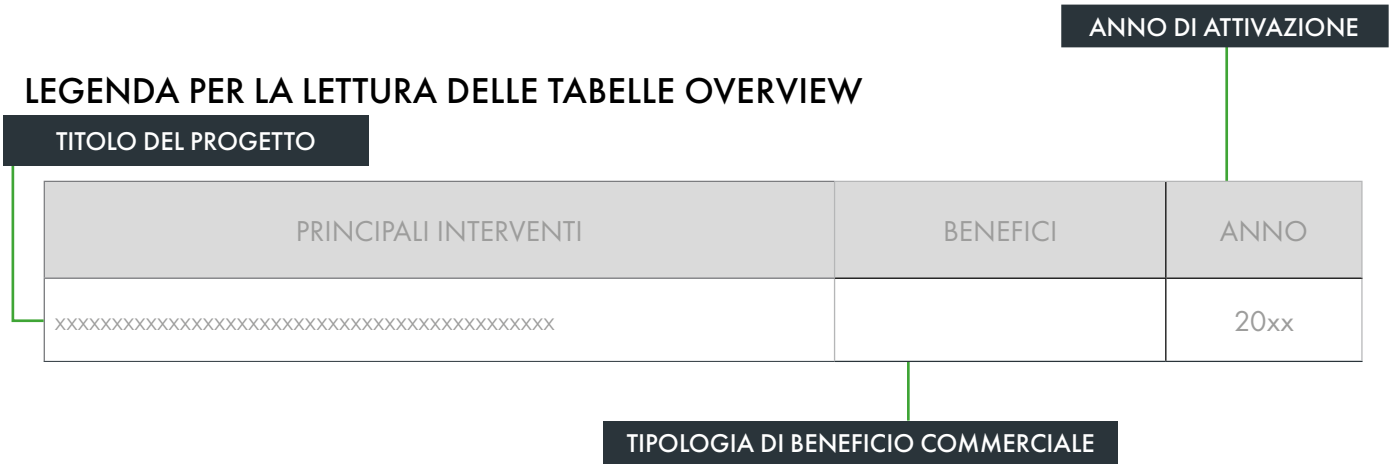
NOTE ESPLICATIVE

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 **1.** Il titolo individua univocamente uno specifico progetto.
2. Indica la riga del Contratto di Programma 2022-2026 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. dei servizi, è rappresentato il modello di esercizio obiettivo, con il dettaglio dei nuovi servizi che verranno implementati.
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 a 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 e alle altre attività commerciali.

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE TABELLE OVERVIEW



LEGENDA PER LA LETTURA DELLE ICONE PNRR

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU	Progetti in ambito PNRR con finanziamento dell'Unione Europea: "finanziato dall'Unione europea – NextGenerationEU"
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	MIT: Amministrazione Centrale titolare degli interventi PNRR per i trasporti
Italiadomani PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA	Italia Domani è il portale del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che si inserisce all'interno del programma Next Generation EU (NGEU), concordato dall'Unione Europea in risposta alla crisi pandemica.
PNRR Misura 1.X	Indicatore della Misura PNRR

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE ICONE BENEFICI PRESTAZIONI

SAGOMA	Dimensione massima di larghezza e altezza sul piano del ferro del rotabile ferroviario
MODULO	Misura espressa in metri corrispondente ai binari di circolazione nonché alla lunghezza del treno di massima composizione che può circolare su di una linea in relazione alla capacità dei binari di incrocio e precedenza
PESO ASSIALE	Si intende il limite massimo della massa del veicolo che grava su ogni asse ammesso su una linea
TERMINALI	Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi servizi merci da/per i terminali merci

Overview delle azioni 2025 - 2029

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Pescara - Termoli - Foggia)		2027
Potenziamento linea Roccaravindola - Isernia - Campobasso - Matrice		2025 fase 2 2027 fase 3e5 oltre 2029 fase 4
Raddoppio Termoli - Lesina		2026 Ripalta-Lesina 2028 Termoli-Ripalta

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

Potenziamento linea Roccaravindola - Isernia -Campobasso - Matrice

PNRR Misura 1.5

PNRR Misura 1.7

- **2025** *fase 2*
- **2027** *fase 3 e 5*
- *Oltre il* **2029*** *fase 4*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani

Rif. CdP-I: P141 - Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola - Isernia - Campobasso
Rif. CdP-I: P246 - Potenziamento Venafro-Campobasso-Termoli

Descrizione del progetto

La tratta Roccaravindola - Isernia - Campobasso ha una lunghezza di circa 75 km, a semplice binario non elettrificato. Il progetto prevede l'elettrificazione e la velocizzazione per fase realizzative:

- fase 1: Roccaravindola - Isernia;
- fase 2: Isernia - Guardiaregia;
- fase 3: Guardiaregia - Vinchiaturo;
- fase 4: Vinchiaturo - Campobasso;
- fase 5: Campobasso - Matrice.

L'intervento crea le condizioni per la velocizzazione dei servizi per Roma e Napoli, anche in relazione alla possibilità di prevedere materiale rotabile più performante con conseguente diminuzione delle percorrenze.

Sono stati ultimati i lavori per l'elettrificazione della fase 1 e presso la stazione di Isernia è stato attivato il nuovo impianto ACC di gestione della circolazione con contestuali interventi di PRG di stazione; è stato inoltre attivato il PRG di Guardiaregia.

Sono infine previsti i PRG di Campobasso, Vinchiaturo, Baranello e Carpinone oltre all'upgrade tecnologico degli impianti di Carpinone e Campobasso.

* Da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP-I

Benefici commerciali

VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Roma-Campobasso è pari a 3h e 05'. L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 10'

REGOLARITÀ

SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce Tratta Pescara-Termoli-Foggia

PNRR Misura 1.5 • **2027**

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani

Rif. CdP-I: P223 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti

Descrizione del progetto

Per la tratta Pescara – Termoli – Foggia l'investimento prevede minime rettifiche di tracciato, adeguamenti di gallerie e della linea elettrica, innalzamenti locali di soprelevazione, adeguamento armamento ferroviario e opere d'arte, upgrading tecnologico di alcuni impianti, nuovo sistema di distanziamento, adeguamento stazioni e marciapiedi. Tali interventi porteranno una riduzione fino a 35' dei tempi di percorrenza Bologna – Lecce relativamente ai servizi lunga percorrenza.

Nel dettaglio, per la tratta Pescara – Termoli – Foggia i recuperi di percorrenza sono stimati a 10'.

Il potenziamento tecnologico della tratta Pescara – Termoli prevede l'attivazione per fasi successive delle seguenti tratte:

- Francavilla – Ortona (già attivata);
- Ortona – Porto di Vasto;
- Porto di Vasto – Termoli e Pescara Porta Nuova – Francavilla.

Il potenziamento tecnologico della tratta Termoli – Foggia prevede l'attivazione per fasi successive delle seguenti tratte:

- Rignano – S.Severo;
- S.Severo – Apricena e Apricena – Ripalta;
- Ripalta – Termoli e Foggia – Rignano.

Benefici commerciali

VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Bologna – Bari, per servizi lungo percorso, è pari a 5h e 39'.
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 24'

VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Bologna – Lecce, per servizi lungo percorso, è pari a 7h e 06'.
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 35'

Raddoppio Termoli - Lesina

PNRR
Misura 1.5

- **2026** *(Ripalta - Lesina)*
- **2028** *(Termoli - Ripalta)*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani

Rif. CdP-I: 0142B - Completamento raddoppio Pescara - Bari, tratta Termoli - Lesina

Descrizione del progetto

Il progetto del raddoppio della tratta ferroviaria della Termoli – Lesina completa il programma di raddoppio della direttrice Adriatica nella tratta Pescara – Bari, interessando le Regioni Molise e Puglia.

L'intervento è articolato in due lotti funzionali:

- Lotto 1: tratta Ripalta – Lesina;
- Lotto 2: tratta Termoli – Ripalta.

Il primo lotto funzionale, completamente finanziato con fondi PNRR, ricadente interamente nel territorio pugliese, consiste nel raddoppio prevalentemente in affiancamento, lato monte, al binario esistente, per una lunghezza di circa 7,2 km; è inoltre prevista una variante plano-altimetrica alla linea esistente in corrispondenza della piana del fiume Fortore, realizzata mediante un viadotto lungo circa 1,2 km.

Il secondo lotto funzionale, in gran parte ubicato in territorio molisano, consiste nella realizzazione in variante del tratto di linea esistente (25 km), nella soppressione degli attuali impianti di Campomarino e Chieuti e nella realizzazione di una nuova fermata, in prossimità della località di Campomarino, e di un nuovo Posto di Comunicazione.

L'intero progetto produce un aumento di capacità della linea, una riduzione dei tempi di viaggio e un aumento della regolarità, a vantaggio dello sviluppo del traffico merci e lunga percorrenza su tutta la direttrice Adriatica.

Benefici commerciali

CAPACITÀ

L'intero progetto produce un aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 4 treni/h a 10 treni/h nei due sensi di marcia

REGOLARITÀ

L'intero intervento consentirà l'incremento dei livelli qualitativi del servizio e di regolarità

VELOCITÀ

Il completo raddoppio della linea consentirà di ridurre i tempi di percorrenza per i traffici a lungo percorso

ACCESSIBILITA PRM

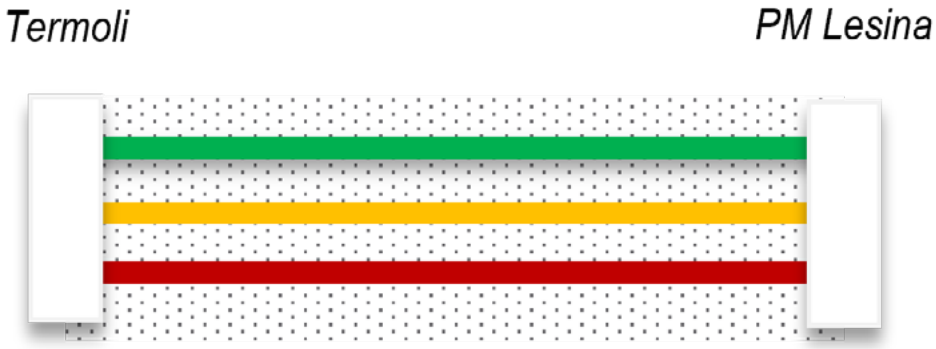
La nuova fermata di Campomarino sarà conforme a quanto disposto dalle norme vigenti STI PRM al fine di garantire la fruizione del servizio ferroviario anche alle persone a ridotta mobilità

Raddoppio Termoli - Lesina

32,2 km	Lunghezza linea
SEDE	Doppio binario
9‰	Pendenza massima linea
200 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
650/750 m	Modulo
ACC-M	Sistema di esercizio

I principali numeri del progetto

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Foggia – Termoli	4 treni/g	1 treno/2h

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Lecce/Bari/Taranto/Foggia verso nord	18 treni/g	21 treni/g

	RELAZIONI MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Da/verso Bari Lamasinata/Melfi/Giovinazzo/Brindisi/Taranto e oltre	22 treni/g	34 treni/g

PROGETTI CORRELATI:

Il modello di esercizio fa riferimento ad uno scenario che prevede l'attivazione dei seguenti progetti:

- Potenziamento scalo retroportuale di Taranto
- Ripristino Bari – Bitritto
- Sistemazione Nodo di Bari
- Potenziamento Foggia – Potenza e Rocchetta – San Nicola di Melfi

NOTE:
I criteri secondo i quali sono stati realizzati i modelli di esercizio sono riassunti nel Capitolo Introduzione.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Direzione Strategie, Sostenibilità e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture di Polo
Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Fotografie
© Archivio FS Italiane
© Adobe Stock

Le foto, di proprietà dell'archivio di FS Italiane, hanno esclusivo valore rappresentativo e non sono strettamente correlate alla sezione nella quale sono inserite

Edizione luglio 2025

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE