

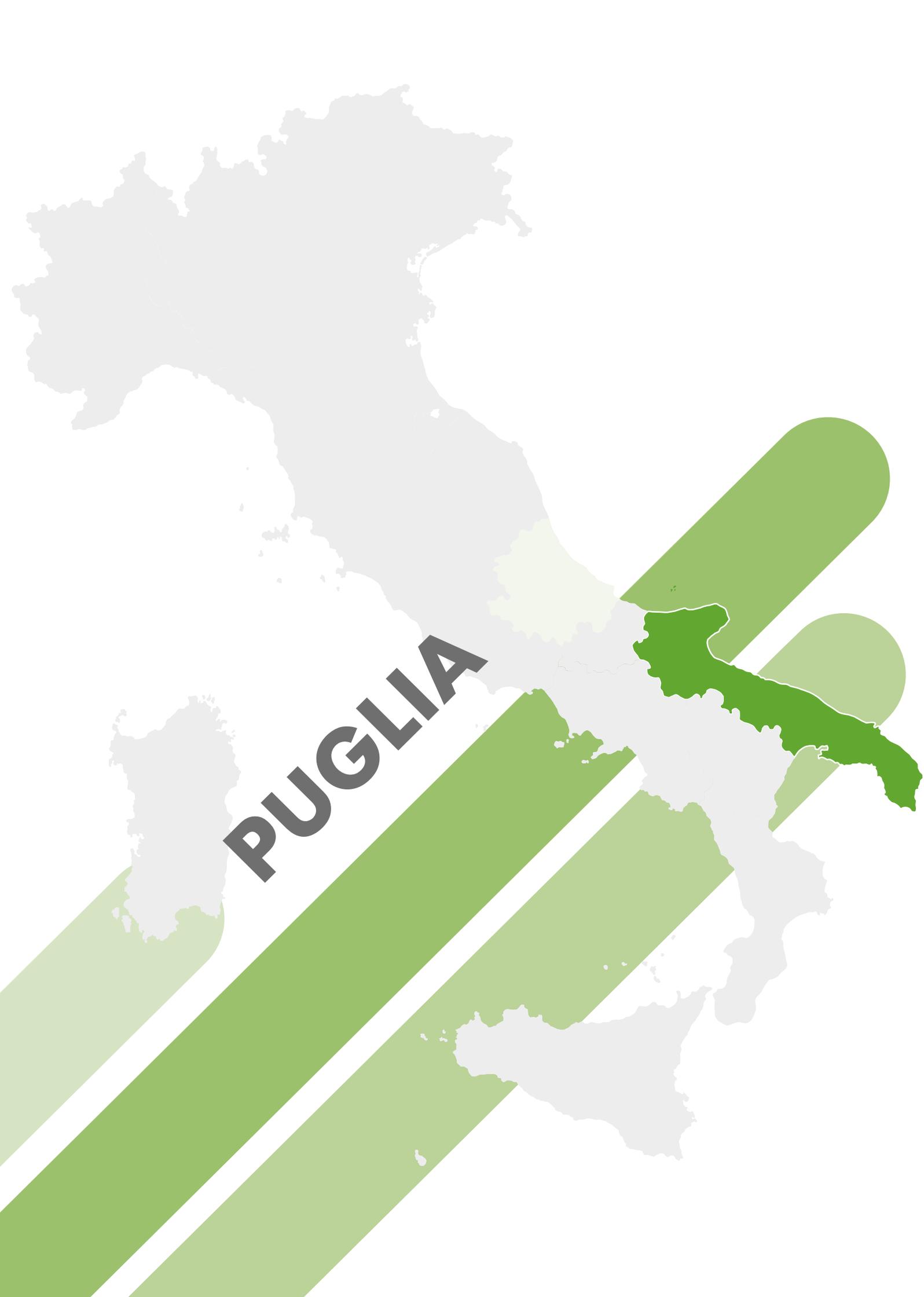


IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE LUGLIO 2025



REGIONE PUGLIA

A stylized map of Italy where the Puglia region is highlighted in a vibrant green. The rest of the country is shown in a light grey. Several diagonal stripes in various shades of green cross the map from the bottom-left towards the top-right. The word 'PUGLIA' is written in a bold, dark grey, sans-serif font, oriented diagonally across the center of the map.

PUGLIA

PUGLIA

Infrastruttura e tecnologie	4
I servizi: scenario attuale	6
I servizi: scenario di sviluppo	8
Azioni di Piano	9
Overview delle azioni 2025- 2029	13
Azioni di Piano 2025 - 2029	15
Overview delle azioni oltre il 2029	38
Azioni di Piano oltre il 2029	39

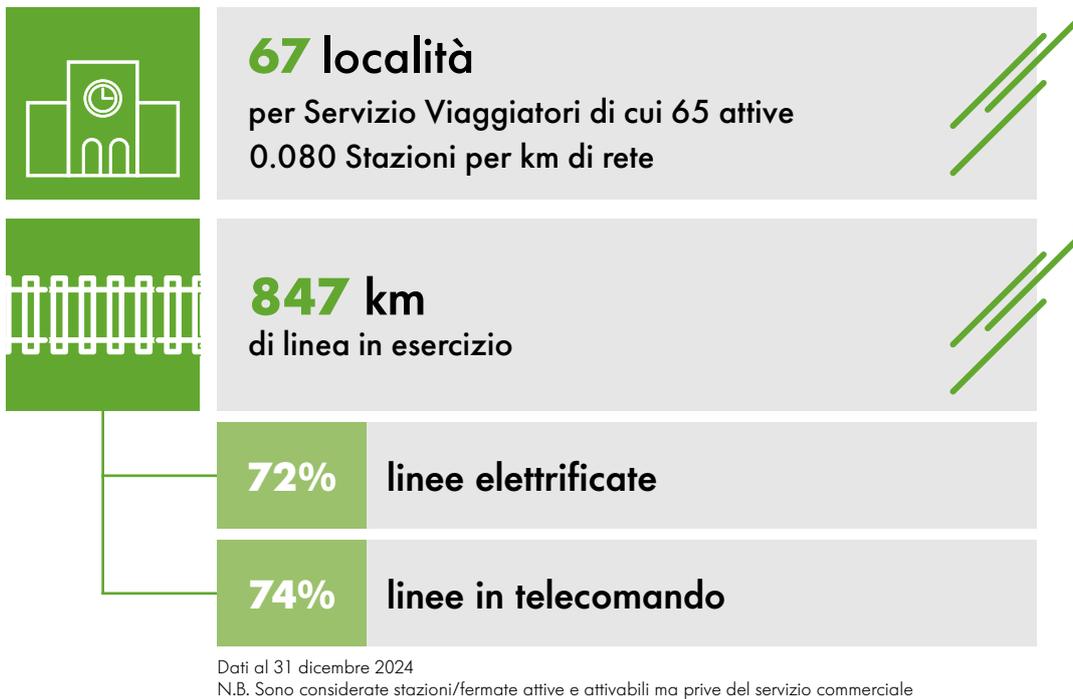




Infrastruttura e tecnologie

La Regione Puglia si estende per 19.345 km² e conta 4 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 258 comuni distribuiti in 6 enti di area vasta di cui 5 province e 1 città metropolitana, quella di Bari.

La Regione si posiziona al 10° posto per numero di enti locali, al 13° posto per superficie e al 14° posto in Italia per popolazione e densità.



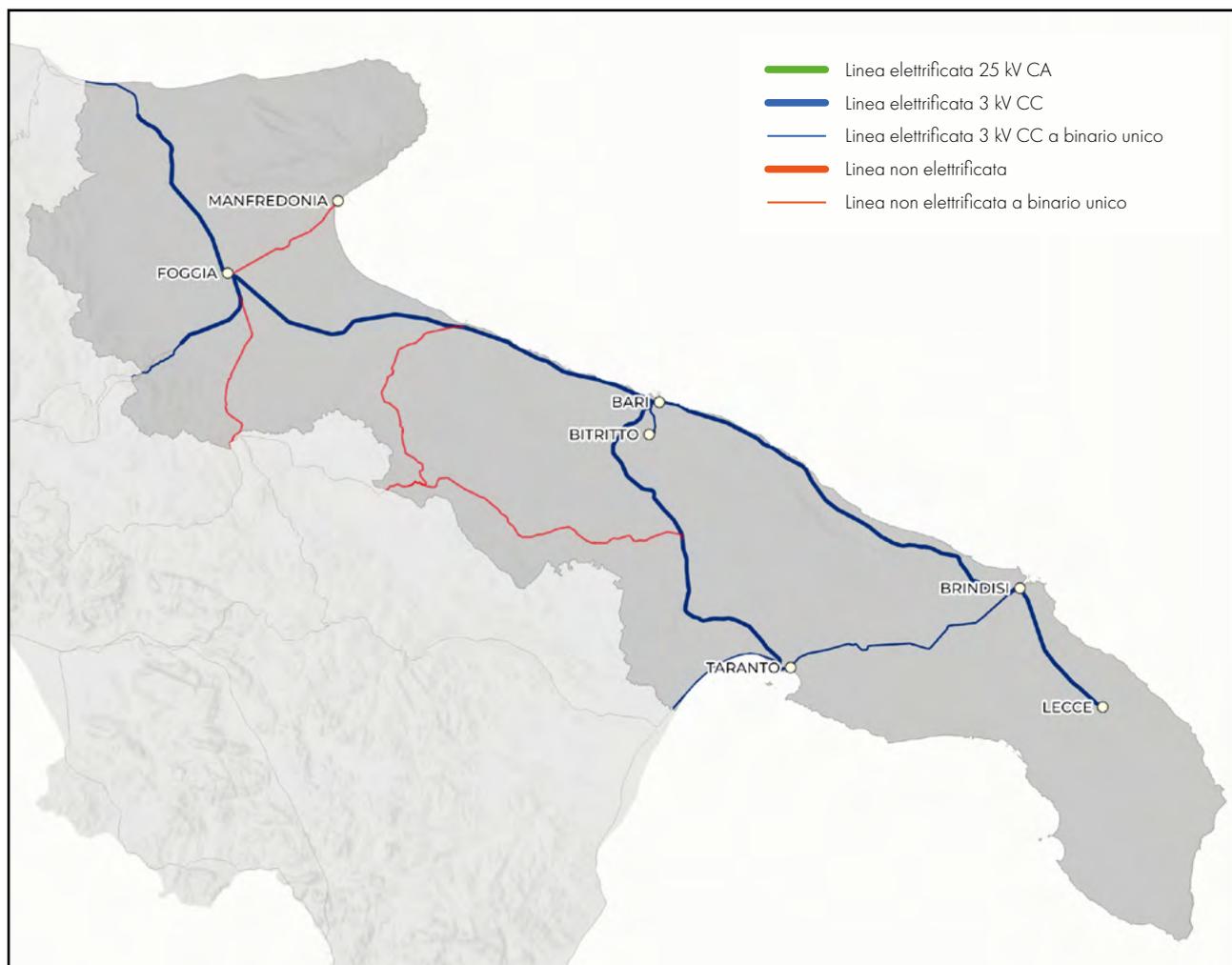
ALIMENTAZIONE

Linee elettrificate	612 km
› Linee a doppio binario	453 km
› Linee a semplice binario	159 km
Linee non elettrificate (diesel)	235 km

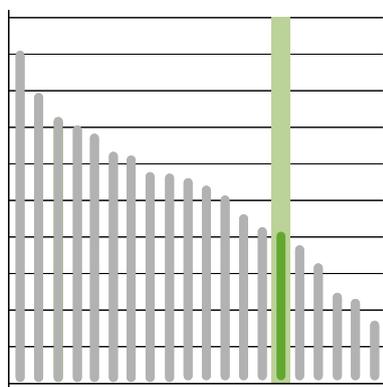
TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	631 km
---	--------

N.B. Sono considerati esclusivamente i km di rete RFI in esercizio



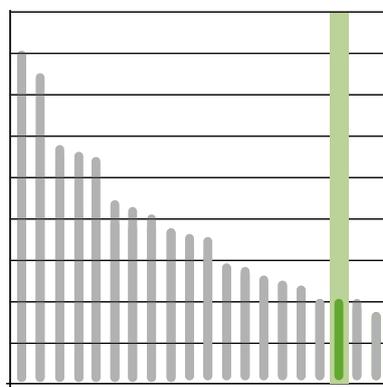
DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



0,043

km/km²

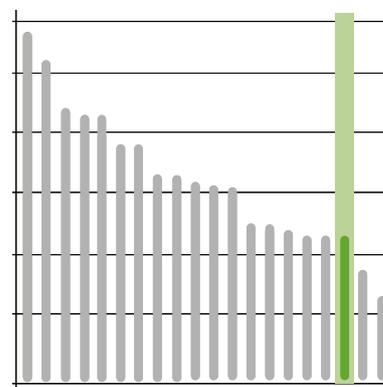
DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



205,1

km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



5.787

treni*km TPL /km binario



Scenario attuale

Il sistema di trasporto ferroviario della Puglia presenta una sostanziale concentrazione dei servizi lungo la direttrice Adriatica con il capoluogo di Regione Bari come principale polo generatore di traffico. Intorno a Bari è individuata l'area suburbana che va da Barletta a Fasano, nella quale i centri abitati serviti direttamente da RFI hanno complessivamente una popolazione di quasi 1 milione di abitanti. L'altro polo generatore di traffico è Foggia, con servizi lungo la direttrice Adriatica, con la Basilicata, con i principali comuni della provincia e il Gargano.

Dal dicembre 2018 il sistema TPL della Puglia, nel suo asse principale, è stato oggetto di una rivisitazione di struttura volta a ottenere servizi cadenzati e **integrazione ferro/ferro e ferro/gomma**.

Sulla **direttrice Adriatica** si rilevano i **servizi extraurbani veloci**:

- / Foggia - Bari (60' con rinforzi nelle ore di punta);
- / Bari - Lecce (60' con rinforzi nelle ore di punta);

e i **servizi suburbani capillari**:

- / Barletta - Fasano (60');

L'**integrazione del TPL con servizi a mercato** è garantita a Foggia, Barletta e Bari invece l'**interscambio in adduzione/distribuzione** con i servizi extraurbani veloci si realizza negli impianti di Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, Monopoli e Bari Torre a Mare.

A completamento dell'offerta sono presenti i **servizi extraurbani** Bari – Taranto e Taranto – Brindisi che presentano una distribuzione giornaliera non cadenzata e regolare, ma calibrata sulle specifiche esigenze della domanda.

Altri servizi nella Regione sono assicurati sulle linee di Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane (a scartamento ridotto), Ferrotranviaria e Ferrovie del Sud Est. Le stazioni di collegamento/interscambio tra infrastruttura ferroviaria nazionale e le Reti regionali sono: S. Severo, Foggia, Barletta, Bari, Taranto, Lecce e Francavilla Fontana.

A gennaio 2024 è stata attivata la nuova linea Bari – Bitritto destinata a servire la periferia meridionale di Bari con 32 collegamenti/giorno.

Le Stazioni principali del TPL

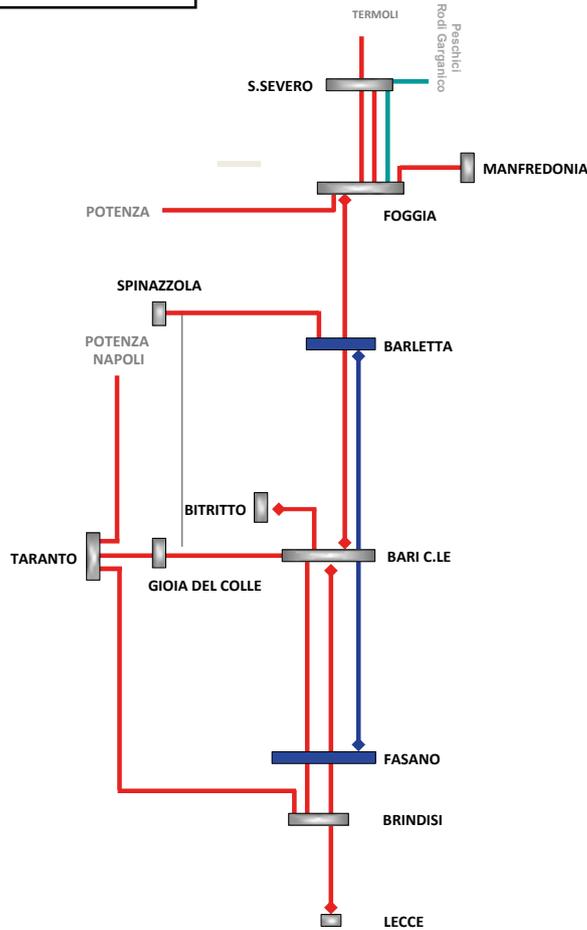
Stazione	N° fermate/giorno medio feriale
Bari Centrale	213
Foggia	101
Monopoli	94
Barletta	90
Bisceglie	90
Fasano	90
Molfetta	90
Trani	90
Bari Torre A Mare	90
Giovinazzo	64
Bari Zona Industriale	63
Bari Torre Quetta	62
Bari S. Spirito	61
Bari Palese Macchie	61

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
Bari Centrale - Lecce	43
Barletta - Fasano	39
Bari Centrale - Foggia	35
Bari Centrale - Bitritto	32
Bari Centrale - Taranto	32
Foggia - Potenza C.le	18
Brindisi - Taranto	16
Foggia - S. Nicandro Garganico	12
Bari Centrale - Barletta	10
Bari Centrale - Fasano	9
Apricena Città - Foggia	9
Foggia - Termoli	8
Bari Centrale - S. Severo	4



Il sistema ferroviario pugliese



Valori orario 2024-2025 - contrattualizzato



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

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Puglia	Molise	Campania	Basilicata
298	8 (2,7%)	2 (0,7%)	26 (8,7%)

I rimanenti 262 treni/giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale



Scenario di sviluppo

L'Accordo Quadro tra RFI e Regione Puglia è stato stipulato nel 2021.

Sono numerosi gli interventi che garantiranno un aumento dei servizi sul territorio regionale. In particolare:

- / la linea Barletta - Canosa sarà potenziata ed elettrificata e sarà realizzata la nuova fermata di Barletta Ospedale. È prevista l'estensione dei servizi suburbani Barletta - Fasano fino a Canosa;
- / il completamento del raddoppio da Taranto a Bari Centrale permetterà di realizzare un servizio cadenzato a 60' tra Gioia del Colle e Bari Centrale.;
- / la variante sud di Bari, unitamente al completamento del PRG di Bari Centrale, consentirà l'interscambio tra i diversi gestori afferenti alla stazione di Bari Centrale, come i servizi passanti Martina Franca - Bari Centrale - Bari Aeroporto - Ruvo. Saranno inoltre attivate le nuove località di servizio Bari Campus, Bari Executive e Triggiano;
- / il nuovo collegamento con l'Aeroporto di Brindisi permetterà di realizzare nuovi servizi da Bari Centrale e Lecce;
- / l'attivazione del PRG di Lecce permetterà nuovi servizi interconnessi con altro gestore per il collegamento del Salento con l'Aeroporto di Brindisi, l'Aeroporto di Bari e i territori della provincia di Brindisi e Taranto;
- / la stazione di Taranto Nasisi sarà un nuovo nodo di scambio ferro/gomma per i collegamenti veloci Bari - Taranto.

Ulteriori interventi sono previsti a cura delle Ferrovie del Nord Est e delle Ferrovie Nord Barese, che consentiranno in futuro un ulteriore aumento dell'interconnessione tra i vari gestori.



Interconnessione e sviluppo



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.



ACCESSIBILITÀ 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.



LEGENDA PER LA LETTURA DELLE ICONE PNRR



Progetti in ambito PNRR con finanziamento dell'Unione Europea: "finanziato dall'Unione europea – NextGenerationEU"



MIT: Amministrazione Centrale titolare degli interventi PNRR per i trasporti



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.



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
 Stazione AV Foggia Cervaro		2027 fase 1 oltre 2029 fase 2
 Elettificazione Barletta - Canosa		2027 fase oltre 2029 co.
 Nuova stazione di Taranto Nasisi		2026
 Upgrading infrastrutturale e tecnologico di Lecce		2026
 Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Pescara - Termoli - Foggia)		2027
 ACC e PRG di Foggia		2028 ACC 2029 PRG
 Itinerario Napoli - Bari		2026 fase 2029 co.
 Nodo di Bari: Bari Sud		2028
 Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento		2026 fase 1 2027 fase 2 oltre 2029 co.
 Taranto - Battipaglia		2028 fase oltre 2029 co.



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione





PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
 Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Foggia - Bari - Brindisi)		2027 fase 1 2028 co.
 Collegamento tra la rete ferroviaria nazionale e l'Aeroporto di Brindisi		2027
 Potenziamento scalo retroportuale di Taranto		2026
 Nodo intermodale di Brindisi		2027
 Sistemazione nodo di Bari		2025 fase 2027 co.
 Velocizzazione direttrice Salerno - Taranto		2026



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione





Nuova stazione di Taranto Nasisi

• 2026

Rif. CdP-I: 1174 - Fermata di Taranto Nasisi

Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova stazione a 3 binari in luogo dell'attuale stazione ferroviaria di Taranto Nasisi sulla linea Taranto - Brindisi, prossima al quartiere Paolo VI di Taranto, a servizio delle relazioni Bari - Taranto Nasisi e Taranto - Brindisi.

La stazione sarà munita di 2 marciapiedi L250/H55 a standard STI PRM, ascensori, pensiline, un fabbricato viaggiatori dotato di aree di attesa, un fabbricato tecnologico, un sottopasso per il collegamento fra i marciapiedi e area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e stalli per autobus extra-urbani.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Tratta Taranto - Brindisi

Attivazione nuova località di servizio sulla linea Taranto-Brindisi, con hub di interscambio modale tra il servizio ferroviario ed i servizi extraurbani su gomma provenienti dalla Provincia di Taranto



ACCESSIBILITÀ PRM

La stazione 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



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Nell'ambito della nuova fermata è previsto un fabbricato viaggiatori a servizio dei passeggeri in attesa dei treni dotato di servizi igienici



Upgrading infrastrutturale e tecnologico di Lecce

• 2026

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

Descrizione del progetto

A servizio della stazione di Lecce sarà attivato un nuovo apparato di gestione della circolazione, inserito nell'ACCM Brindisi - Lecce, che gestirà anche l'attuale binario indipendente Lecce - Surbo come binario di collegamento tra Lecce e il Deposito di Trenitalia di Surbo Scalo.

Inoltre, per fasi successive, sarà potenziato il piano del ferro di Lecce: la stazione avrà 8 binari passanti e 1 binario tronco per gli attestamenti dei treni provenienti da Bari (in luogo degli attuali 7 binari), alcuni movimenti dei treni ambito stazione avverranno a 60 km/h invece che a 30 km/h e sarà potenziato lo Scalo S. Cesario.

A carico del Comune, è prevista la realizzazione di un secondo fronte di stazione, dotato di un nuovo fabbricato viaggiatori di proprietà di FSE, e di un terminal di interscambio modale.

Inoltre, la stazione di Lecce fa parte degli «Hub Intermodali per lo sviluppo della mobilità sostenibile» oggetto di intervento ambito PNRR, come descritto nell'apposito capitolo dei Piani Nazionali.

Benefici commerciali



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità della circolazione, attraverso la velocizzazione dei principali itinerari



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Miglioramento della fruibilità della stazione e dell'interoperabilità con le FSE



GESTIONE DEI ROTABILI

Lecce: aumento binari per la sosta e attivazione di un nuovo binario tronco per i servizi da Bari



ACC e PRG di Foggia

PNRR
Misura 1.5

- **2028** ACC
- **2029** PRG



Rif. CdP-I: 0142A - Raddoppio Pescara - Bari fase 1

Descrizione del progetto

Il progetto si inserisce nell'ambito del più ampio programma di raddoppio della direttrice Adriatica nella tratta Pescara - Bari.

La sistemazione della stazione di Foggia prevede:

- / lavori di PRG con velocizzazione di alcuni itinerari a 60 km/h e l'adeguamento a modulo 750 m;

- / installazione di un nuovo apparato di comando e controllo che sarà inserito nel nuovo sistema di gestione della circolazione (ACCM di Foggia) ad avanzato livello tecnologico in grado di gestire la circolazione nella stazione di Foggia e nel Posto Movimento di Cervaro.

Benefici commerciali



REGOLARITÀ

Per tutte le tipologie di servizio, azzeramento dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità dell'apparato che gestisce la circolazione



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni a 750 metri, in continuità con gli ulteriori interventi di adeguamento a modulo della linea Adriatica e della linea Foggia-San Nicola di Melfi



Sistemazione nodo di Bari

- **2025** fase
- **2027** completamento

Rif. CdP-I: 0149 - Sistemazione nodo di Bari

Rif. CdP-I: P193 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari

Descrizione del progetto

Il progetto per la stazione di Bari Centrale prevede, in prima fase, i seguenti interventi:

- / completamento del raddoppio della linea Bari - Taranto con la realizzazione di un secondo binario tra Bari Parco Nord e Bari Centrale;
- / nuovo PRG, interessante la radice nord, con velocizzazione degli itinerari a 60 km/h;
- / nuovo apparato di comando e controllo che sarà inserito nel nuovo sistema di gestione della circolazione (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione - ACCM del nodo di Bari) ad avanzato livello tecnologico in grado di gestire tutto il nodo di Bari.
- / l'integrazione con la rete regionale della Ferrotramviaria per Barletta, con possibilità di raggiungere l'Aeroporto di Bari dalla stazione senza rotture di carico, una volta terminati i lavori di interconnessione tra le reti a cura Ferrotramviaria;
- / la realizzazione di un nuovo binario tronco per l'attestamento dei treni provenienti dalla linea Bari - Bitritto, in aggiunta a quello già attivato contestualmente all'attivazione della nuova linea;
- / un nuovo PRG volto ad incrementare la flessibilità dell'impianto mediante sia l'implementazione di più itinerari per ogni relazione di traffico, comprensivo dell'integrazione con i servizi della linea Bari - Martina Franca (FSE), prevista contestualmente alla realizzazione della variante sud di Bari, e sia di ulteriori contemporaneità tra movimenti convergenti.

Il progetto si completerà con successivi upgrade infrastrutturali, che prevedono:

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Integrazione con la rete Ferrotramviaria con possibilità di attestamento a Bari C.le dei nuovi servizi da/per l'Aeroporto di Bari. Integrazione con i servizi della nuova linea Bari - Bitritto.
Integrazione con i servizi delle linee FSE



REGOLARITÀ

Miglioramento della gestione dei movimenti nell'impianto grazie agli interventi al piano del ferro



Rif. CdP-I: 0332A - Nodo di Bari: Bari Sud

Descrizione del progetto

L'intervento consiste nella realizzazione di:

- / una variante della linea ferroviaria da Bari Centrale fino a Bari Torre a Mare, con quadruplicamento da Bari Centrale fino alla nuova stazione di Bari Executive, impianto di diramazione tra le linee RFI Bari - Lecce e la linea FSE;
- / nuove fermate di Bari Campus e Triggiano.

Con la realizzazione del progetto sarà possibile il proseguimento di alcuni servizi Bari-Bitritto su Adelfia (FSE).

Nel progetto sono anche ricomprese opere anticipate quali:

- / la variante della SS16 Tangenziale di Bari in fase di conclusione ("variante ANAS");

- / la realizzazione di un sottovia carrabile e ciclopedonale per la riconnessione del quartiere Sant'Anna alla fascia costiera, le strade di ricucitura urbana e la realizzazione del canale idraulico di collegamento tra la Lama San Marco e la Lama Valenzano sotto la Tangenziale di Bari, per proteggere il tessuto urbano una volta realizzata la variante ferroviaria;
- / l'esecuzione dei lavori di potenziamento dell'officina Impianto di Manutenzione Corrente (IMC) di Taranto per le operazioni di manutenzione dei convogli ferroviari che attualmente si svolgono presso l'impianto di Bari Sud Est delle FSE.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Nuove fermate Bari Campus, Bari Executive, Triggiano. Integrazioni servizi tra diversi gestori (RFI - FSE)



ACCESSIBILITÀ PRM

Le nuove località saranno munite di marciapiedi H55 a standard STI PRM, percorsi e mappe tattili, ascensori, pensiline, sottopasso, rampe e sistemi di Informazioni al Pubblico



Collegamento tra la rete ferroviaria nazionale e l'Aeroporto di Brindisi

PNRR
Misura 1.7

• 2027



Rif. CdP-I: P227 - Collegamento tra la rete ferroviaria nazionale e l'Aeroporto di Brindisi

Descrizione del progetto

Il progetto fa parte di un insieme di interventi diffusi sul territorio nazionale che prevedono il collegamento di una serie di aeroporti con l'infrastruttura ferroviaria nazionale con l'obiettivo di favorire l'accessibilità dei poli di trasporto aereo e l'intermodalità ferro-aereo e di ridurre i tassi di inquinamento.

L'opera prevede una nuova tratta a semplice binario, elettrificata, gestita attraverso l'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM), che sarà parte integrante del futuro ACCM Bari TM - Brindisi - Lecce, dotata di European Rail Traffic Management System/European Train Control System L2.

L'intero progetto prevede:

- la realizzazione di un nuovo collegamento tra la stazione di Brindisi e l'Aeroporto del Salento, tramite una linea dedicata, che si dirama dalla linea ferroviaria Bari

- Brindisi, a circa 1 km a nord della stazione di Brindisi;

- la realizzazione di due bretelle a semplice binario per consentire collegamenti diretti con l'aeroporto anche in direzione Bari e Taranto.

Contestualmente alla realizzazione del nuovo collegamento tra la stazione di Brindisi e l'area aeroportuale, è prevista la nuova stazione di testa "Brindisi Aeroporto" dotata di n.2 binari di stazionamento, marciapiedi L250/H55 a standard STI PRM e sistema di Informazione al Pubblico.

Una volta conclusi gli interventi è prevista l'attivazione di nuovi servizi, e in particolare di nuove coppie di treni ogni giorno: 3 sulla Lecce - Brindisi Aeroporto - Bari, 9 sulla Gallipoli/Gagliano/Otranto - Brindisi Aeroporto.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Attivazione nuova località per attestamento relazioni da/verso le stazioni di Bari, Taranto e Lecce



INTERMODALITÀ

Il collegamento consente di migliorare l'accessibilità all'Aeroporto di Brindisi e l'intermodalità tra i servizi aeroportuali e ferroviari



ACCESSIBILITÀ PRM

La stazione di Brindisi Aeroporto 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



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Nell'ambito della nuova stazione è previsto un fabbricato viaggiatori, a servizio dei passeggeri in attesa dei treni, dotato di servizi igienici



Collegamento tra la rete ferroviaria nazionale e l'Aeroporto di Brindisi

8 km	Lunghezza linea
SEDE	Semplice binario
100 km/h*	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
ACC-M	Sistema di esercizio

I principali
numeri
del progetto

*sulla tratta tra la nuova stazione Brindisi Aeroporto e il bivio per PM Brindisi Aeroporto



Elettrificazione Barletta - Canosa

- **2027** fase
- **Oltre il 2029*** completamento

Rif. CdP-I: 1170 - Elettificazione Barletta - Canosa

Descrizione del progetto

L'intervento consiste nel potenziamento della tratta Barletta – Canosa, ovvero i primi 25 km della linea a semplice binario Barletta – Spinazzola su cui è concentrata la maggior parte della domanda di trasporto.

Nel dettaglio, per tale tratta sono previsti:

- / la realizzazione della nuova fermata «Barletta Ospedale» (munita di un marciapiede L250/H55 a standard STI PRM, pensilina, sistema laP audio e video), con sistemazione della viabilità di accesso alla stessa e realizzazione di un parcheggio di interscambio auto, autobus e bici;
- / l'elettificazione;
- / l'attivazione, in luogo dell'attuale distanziamento a spola, dell'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) e di un nuovo sistema di distanziamento (BCA) e di protezione della marcia del treno (SCMT);
- / la modifica del PRG della stazione di Barletta con trasformazione del binario IV in binario di corretto tracciato per la linea Barletta – Canosa;
- / la realizzazione di un nuovo Posto di Movimento sulla

tratta Barletta Ospedale – Canne della Battaglia;

- / la realizzazione di marciapiedi L250/H55, sottopasso e rampe di accesso allo stesso nella fermata di Canne della Battaglia;
- / la trasformazione della stazione di Canosa di Puglia in un impianto a 3 binari, di cui uno dedicato ai servizi a spola Canosa – Spinazzola, dotato di 2 marciapiedi L250/H55, sottopasso e rampe di accesso allo stesso;
- / la soppressione di alcuni Passaggi a Livello.

L'intervento prevede inoltre l'adeguamento della sagoma.

L'investimento consentirà di estendere sino a Canosa senza rottura di carico gli odierni servizi Fasano – Barletta, migliorando l'accessibilità a questa porzione di territorio. Una volta completata l'integrazione di Barletta con la rete Ferrotramviaria saranno inoltre possibili collegamenti diretti Canosa - Aeroporto di Bari.

In prima fase saranno attivate la fermata di Barletta Ospedale e l'elettificazione della tratta Barletta-Barletta Ospedale.

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

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Realizzazione nuova fermata Barletta Ospedale



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dall'attuale 1 treno/h a 4 treni/h nei due sensi di marcia



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Il progetto prevede, nella stazione di Canosa, la riorganizzazione funzionale dell'area esterna mediante l'ampliamento del piazzale esterno alla stazione verso il nuovo sottopasso, dove è previsto un nuovo accesso, e la realizzazione di un parcheggio di interscambio modale

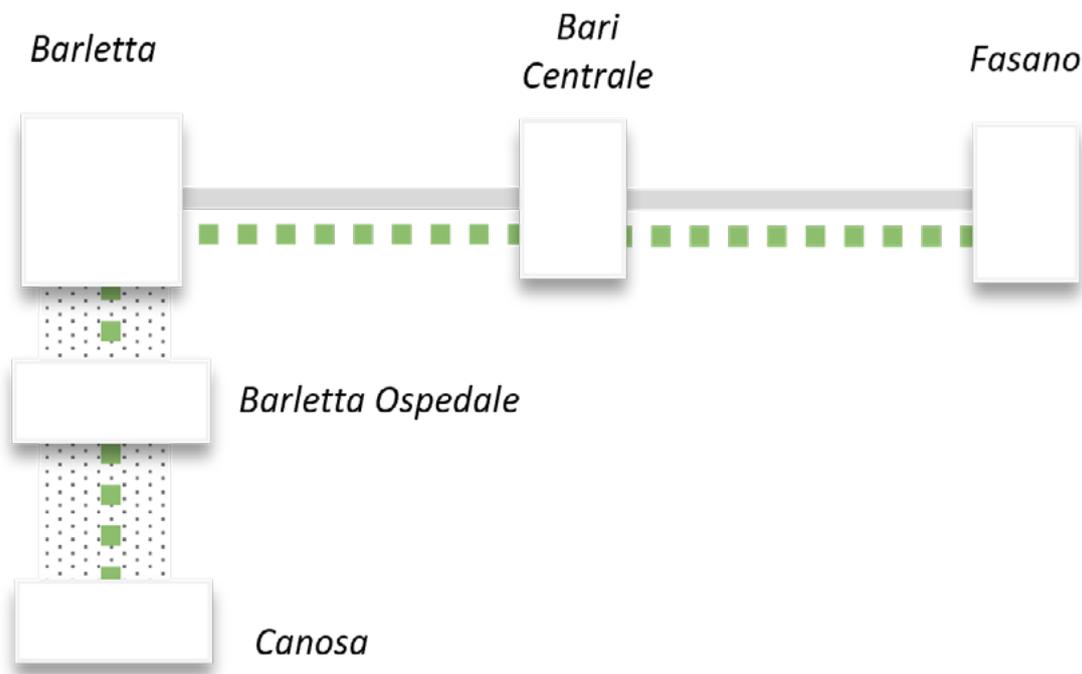


SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Eletrificazione Barletta - Canosa

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■ ■ ■	Fasano - Barletta - Canosa	Non presente	1 treno/h*

NOTE:

I criteri secondo i quali sono stati realizzati i modelli di esercizio sono riassunti nel Capitolo Introduzione. In prima fase il servizio sarà attestato a Barletta Ospedale.



Linea ferroviaria Potenza - Foggia ammodernamento

PNRR
Misura 1.7

- **2026** fase 1
- **2027** fase 2
- **Oltre il 2029*** completamente



Rif. CdP-I: 1674 - Linea ferroviaria Foggia - Potenza - ammodernamento

Descrizione del progetto

Gli interventi consistono in:

- / velocizzazioni tratte di linea e ingressi in stazione in deviate;
- / upgrading degli impianti, (realizzazioni sottopassi e marciapiedi H55 e velocizzazione itinerari, lavori per la maggior parte già realizzati);
- / eliminazione di 25 passaggi a livello;
- / adeguamento a modulo di P.M. Cervaro ed Ascoli a modulo 750 m e Rocchetta a modulo 580 m;
- / attivazione Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT);
- / elettrificazione delle tratte P.M. Cervaro - Potenza e Rocchetta SAL - San Nicola di Melfi.

e Rocchetta, in modo tale da consentire il ricevimento di treni sino a 580 m in stazione di S. Nicola di Melfi, sede del raccordo FCA, oggetto tra l'altro di un importante rinnovo tecnologico.

Entro il 2026 sarà elettrificata la tratta P.M. Cervaro - Rocchetta - S. Nicola di Melfi e così non sarà più necessario il cambio locomotore diesel/elettrico nella stazione di Foggia per i treni diretti a S. Nicola di Melfi.

L'elettrificazione della tratta Rocchetta - Potenza verrà completata nel 2027 e ciò consentirà la circolazione dei treni elettrici viaggiatori.

Alcuni interventi sono stati già conclusi. In particolare sono state upgrate le stazioni di P.M. Cervaro, Ascoli Satriano

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

Benefici commerciali



VELOCITÀ

L'intervento permetterà un recupero di percorrenza fino a 10' sulla relazione Foggia-Potenza



PRESTAZIONI

Potenziamento dei servizi merci da/per l'impianto FCA di S. Nicola di Melfi



CAPACITÀ

Nuovi servizi orari Potenza - Melfi, Melfi-Foggia e Bella/Muro-Potenza Superiore, in aggiunta ai servizi spot veloci Foggia-Potenza



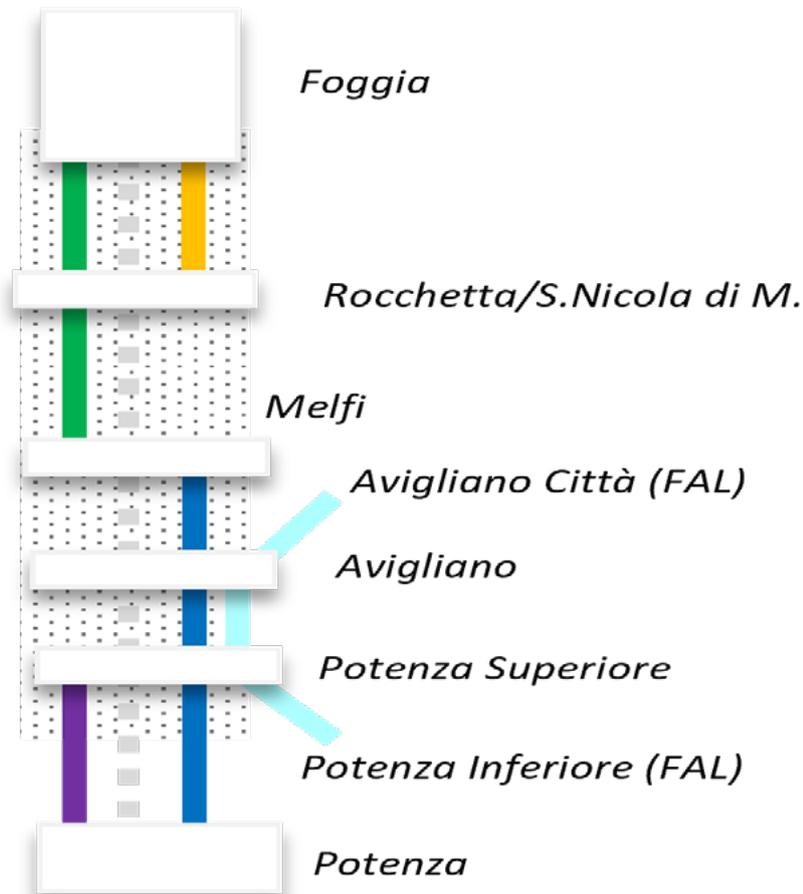
SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni



Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento

Modello di esercizio



RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Foggia – Melfi	Non presente	1 treno/h
Veloce Foggia – Potenza	18 treni/g	18 treni/g
Potenza Sup. – Potenza C.le/Bella Muro	6 treni/g	1 treno/h
Melfi – Potenza Centrale	10 treni/g	1 treno/h
Potenza S. M. – Avigliano (FAL)	1 treno/h	1 treno/h

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

RELAZIONI MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Da/verso San Nicola di Melfi	4 treni/g	4 treni/g



Stazione AV Foggia Cervaro

- **2027** fase 1
- Oltre il **2029*** fase 2

Rif. CdP-I: P230 - Stazione AV Foggia Cervaro

Descrizione del progetto

L'intervento è suddiviso in due fasi funzionali.

La prima fase prevede l'attivazione della fermata Foggia AV ubicata al km 4+000 della linea Foggia – Potenza/Napoli, nell'area sud-orientale della città. Essa consentirà ai treni AV provenienti dalla Puglia e diretti a Napoli/Roma di bypassare la stazione di Foggia attraverso la bretella senza effettuare il movimento di regresso obbligatorio nella stazione stessa, con un guadagno di 11' nei tempi di percorrenza.

L'intervento darà la possibilità alla città e al bacino di utenza della Provincia di accedere comunque ai suddetti servizi.

Contestualmente alla nuova fermata, è prevista a PM Cervaro la realizzazione di un nuovo binario di lunghezza pari a

250 m munito di marciapiede di servizio per la ribattuta dei treni regionali provenienti da Foggia che effettuano servizio viaggiatori nella nuova fermata. Per il collegamento della Puglia con Napoli/Roma si prevede a regime un incremento dei servizi AV, LP e merci rispetto agli attuali, oltreché i futuri servizi regionali Foggia – Napoli e tutti i servizi da/per il Gargano.

La seconda fase (non ancora finanziata) prevede la trasformazione della fermata di Foggia AV in stazione munita di n.4 binari con modulo 250/400 m.

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

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Realizzazione di una nuova fermata a servizio dei treni AV



ACCESSIBILITÀ PRM

La fermata è prevista a STI PRM, con ascensori e marciapiedi L400/H55, dotati di percorsi e mappe tattili per ipovedenti



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

La nuova fermata è dotata di un fabbricato viaggiatori con spazi per l'attesa dei viaggiatori, con biglietteria self-service e servizi igienici



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

PNRR

Misura 1.5

• 2027



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 sopraelevazione, 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'





Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce Tratta Foggia - Bari - Brindisi

PNRR
Misura 1.5

PNRR
Misura 1.7

• **2027** fase 1
• **2028**
completamento



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

Descrizione del progetto

Per la tratta Foggia - Bari - Brindisi l'investimento prevede minime rettifiche di tracciato, innalzamenti puntuali di sopraelevazione, 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 Foggia - Bari - Brindisi i recuperi di percorrenza sono stimati in 16' considerando già quelli previsti con l'ACCM Brindisi - Lecce realizzato nel 2019.

Il potenziamento tecnologico della tratta Bari - Brindisi prevede l'attivazione per fasi successive delle seguenti tratte:

- / Bari Torre a Mare - Mola di Bari;
- / Mola di Bari - Fasano;
- / Fasano - Brindisi.

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

- / Bari Parco Nord - Molfetta;
- / Molfetta - Trinitapoli;
- / Trinitapoli - Foggia.

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'



Taranto-Battipaglia

PNRR

Misura 1.3

- **2028** fase
- **Oltre il 2029*** completamento



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

Descrizione del progetto

Il progetto prevede interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati alla velocizzazione e al potenziamento della direttrice Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto in sinergia con gli interventi previsti nell'ambito del progetto di velocizzazione impianti nella tratta Battipaglia - Potenza (rif. CdP-I P126).

Gli interventi prioritari previsti in prima fase, finanziati nell'ambito del PNRR, prevedono il potenziamento della linea Potenza - Metaponto - tratta Salandra - Ferrandina con:

- / velocizzazione della tratta fino a 200 km/h;
- / adeguamento peso assiale D4;
- / soppressione di n.2 PPLL;
- / nuovo ACCM Salandra - Ferrandina e implementazione di un nuovo sistema di distanziamento;
- / PRG di Salandra e Bernalda.

Gli impianti di Salandra e Bernalda saranno dotati di nuovi marciapiedi L150/H55 a standard STI PRM e nuovo sottopasso munito di rampe e ascensori.

Inoltre sarà possibile ottenere benefici in termini di miglioramento della regolarità del traffico merci e passeggeri, grazie alla velocizzazione degli itinerari in deviate con possibilità di movimenti contemporanei e all'adeguamento del modulo a 575 m.

A completamento del progetto sono inoltre previsti ulteriori interventi di potenziamento e velocizzazione delle restanti tratte, non ancora finanziati.

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

Benefici commerciali Fase



VELOCITÀ

Recupero dei tempi di percorrenza sull'itinerario Taranto - Napoli fino a circa 20', grazie anche agli interventi di velocizzazione previsti sulla tratta Battipaglia - Potenza e al progetto AV Salerno - Reggio Calabria



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie ai nuovi punti di incrocio e soppressione dei passaggi a livello



ACCESSIBILITÀ PRM

Le fermate di Bernalda e Salandra saranno conformi a quanto disposto dalle norme vigenti STI PRM al fine di garantire la fruizione del servizio ferroviario anche alle persone a ridotta mobilità



Taranto-Battipaglia

Benefici commerciali a completamento del progetto



VELOCITÀ

Ulteriore recupero dei tempi di percorrenza sull'itinerario Taranto-Napoli fino a circa 10'

13 km	Lunghezza linea
SEDE	Semplice binario
200 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
D4 *	Peso assiale
P/C25 *	Sagoma
575 m	Modulo
ACC-M	Sistema di esercizio

I principali
numeri
del progetto

* Tratta Grassano-Metaponto

Dati relativi alla tratta Salandra-Ferrandina



Itinerario Napoli-Bari

PNRR

Misura 1.1

• **2026** fase
• **2029** completamento



Finanziato dall'Unione europea
NextGenerationEU



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

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

Descrizione del progetto

Il programma di realizzazione della nuova linea 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. Verranno inoltre soppressi 20 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.

Si prevede inoltre, l'adozione delle tecnologie più moderne per la gestione del traffico: Apparat Centrali Computerizzati (ACC), Apparat Centrali Computerizzati Multistazione (ACCM) e, nello scenario di regime, ETCS/ERTMS L2.

Le tratte Napoli - Cancello e Cancello - Frasso saranno attivate nel 2026; le tratte Frasso - Telese, Telese - Vitulano e Orsara - Bovino saranno attivate entro il 2028; la tratta Apice - Hirpinia e Hirpinia - Orsara nel 2029.

Benefici commerciali Fase



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Maggiore accessibilità delle province 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 ALLA RETE

Nella tratta Napoli-Cancello verranno realizzate le nuove fermate di Centro Commerciale, Casalnuovo e la nuova stazione di Acerra. Nella tratta Cancello-Frasso verrà realizzata la nuova fermata di Valle di Maddaloni e la nuova stazione di Dugenta-Frasso Telesino. Nella tratta Frasso Telesino-Vitulano verranno realizzate le nuove fermate di Sopolopaca, Pontecasalduni e Amorosi. Verranno realizzate le stazioni di Telese e San Lorenzo Maggiore. Sulla tratta Apice-Bovino verrà realizzata la fermata di Apice e le stazioni di Bovino, Orsara e Hirpinia



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



Itinerario Napoli-Bari

Benefici commerciali a completamento del progetto



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 ALLA RETE

Sulla tratta Apice-Osara 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

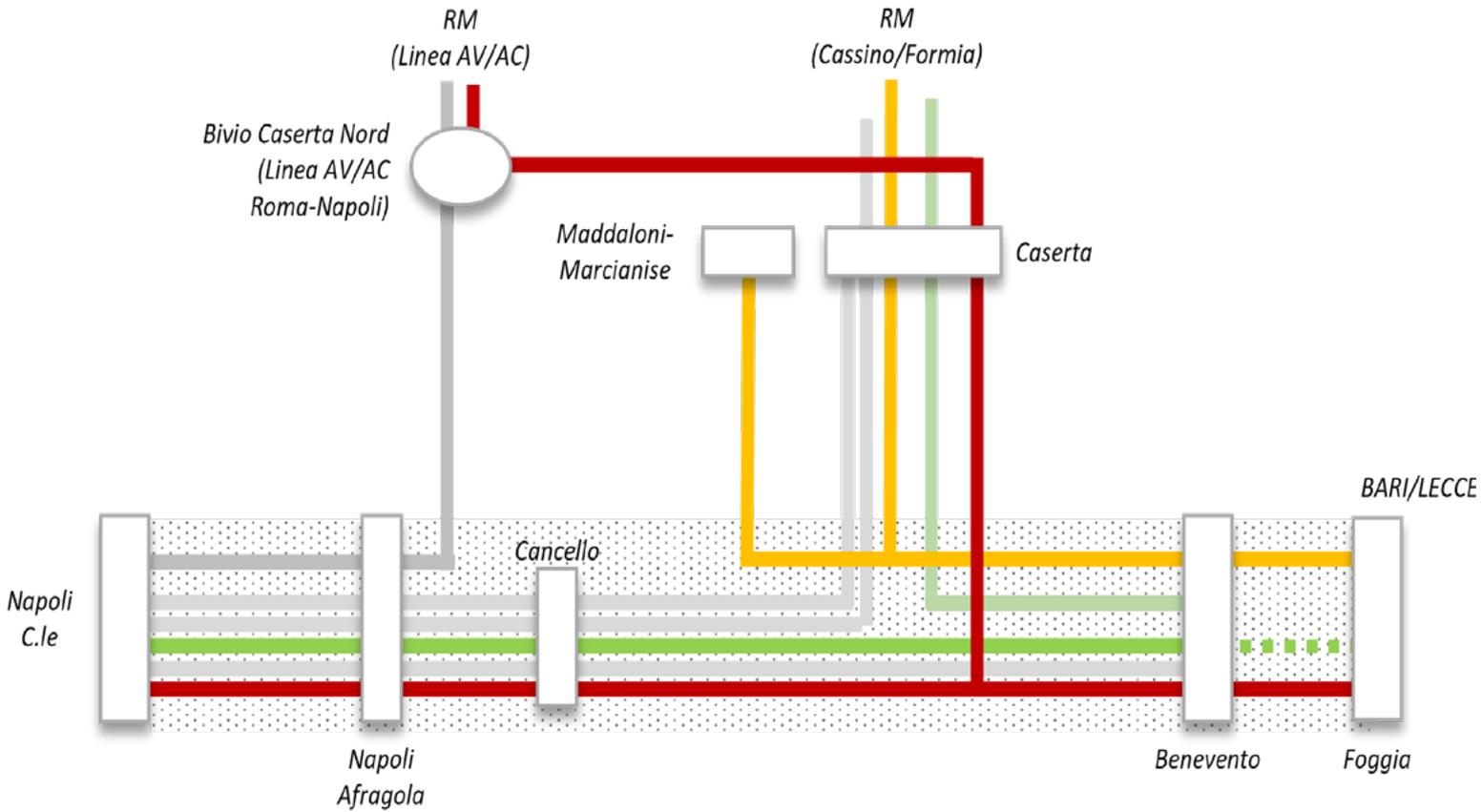
250 km	Lunghezza linea
13 km	Lunghezza interconnessioni
12.5 ‰	Pendenza massima linea
250 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto



Itinerario Napoli-Bari

Modello di esercizio



RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Napoli C.le – Cassino/Campobasso	19 treni/g	1 treno/h
Napoli C.le – Benevento (EAV)	1 treno/h**	1 treno/h
Napoli C.le/Napoli C.F. – Caserta	2 treni/h	2 treni/h
Napoli C.le – Benevento	9 treni/g	1 treno/h
Caserta – Benevento	8 treni/g	1 treno/h
Prolungamento verso Foggia dei Napoli C.le – Benevento	Non presente	6 treni/g

RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Da/per linea Cassino/Formia	2 treni/g	12 treni/g

RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Milano/Roma – Bari/Lecce	2 treni/h	2 treni/h*
Napoli – Foggia/Bari/Lecce	Non presente	1 treno/2h

NOTE:
 I criteri secondo i quali sono stati realizzati i modelli di esercizio sono riassunti nel Capitolo Introduzione.
 * Incremento dello sviluppo dell'offerta durante la giornata.
 ** Servizio commerciale sospeso per chiusura linea EAV.



Velocizzazione direttrice Salerno - Taranto

PNRR
Misura 1.9

• 2026



Rif. CdP-I: P126 - Velocizzazione impianti tratta Battipaglia-Potenza

Descrizione del progetto

Il Progetto prevede interventi infrastrutturali di velocizzazione diffusi sugli impianti, finalizzati all'incremento delle prestazioni sull'intera relazione Battipaglia - Potenza.

In particolare, gli interventi prevedono la velocizzazione degli itinerari in deviate con possibilità di movimenti contemporanei,

realizzazione sottopassi e adeguamento a standard H55 dei marciapiedi nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno (2025).

Ad oggi sono stati completati i PRG di Baragiano e Bella Muro.

Benefici commerciali



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Napoli-Taranto, per servizi lungo percorso, è pari a 3h e 50'.
L'obiettivo dell'intervento è recuperare fino a 20' di percorrenza, grazie agli ulteriori interventi di velocizzazione previsti sulla direttrice Battipaglia - Metaponto e al progetto AV Salerno - Reggio Calabria



ACCESSIBILITÀ PRM



Potenziamento scalo retroportuale di Taranto

PNRR

Misura 1.7

• 2026



Rif. CdP-I: 0417 - Porto di Taranto - collegamento ferroviario del porto di Taranto con la Rete Nazionale

Descrizione del progetto

Il progetto comprende la realizzazione di un nuovo fascio di n.3 binari elettrificati (di cui due di circolazione, centralizzati a modulo 750 m e un binario secondario) in stazione di Taranto

a servizio della Piastra Logistica del Porto di Taranto, allacciato sul prolungamento del binario Il lato Bari.

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa fino a 4 coppie/g di lunghezza 750 m*



INTERMODALITÀ

Traffico Merci in adduzione del Porto di Taranto

*Capacità potenziale funzione anche delle modalità con cui saranno effettuate le attività all'interno degli impianti





Nodo intermodale di Brindisi

PNRR
Misura 1.7

• 2027



Rif. CdP-I: P178 - Nodo intermodale di Brindisi

Descrizione del progetto

Il progetto consiste nella realizzazione di un nuovo impianto nel cuore dell'area industriale di Brindisi e a ridosso del Porto, munito di n.4 binari a modulo 750 m, collegata all'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso un nuovo tratto di linea e un nuovo bivio sulla linea Bari - Lecce immediatamente a sud della stazione di Brindisi.

Questo intervento consentirà l'effettuazione di treni più lunghi con contestuale snellimento delle attività di manovra e riduzione dei costi per la terminalizzazione.

Inoltre, l'intervento permetterà di allontanare gran parte del traffico merci ordinarie e pericolose, sia dall'ambito stazione che dal tessuto urbano.

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa degli impianti dalle attuali 2 coppie/g a 7 coppie/g*



INTERMODALITÀ

Traffico Merci in adduzione del Porto di Brindisi



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Nuovo terminal merci Brindisi Intermodale

*Capacità potenziale, funzione anche delle modalità con cui saranno effettuate le attività all'interno dell'impianto.



Overview delle azioni oltre il 2029

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI
 Nuovo impianto merci Bari Lamasinata	
 Nodo di Bari: Bari Nord	
 Stazione di Bari Centrale. Nuovo hub di connessione urbana e mobilità sostenibile	



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione





Nodo di Bari: Bari Nord

Oltre il
● **2029***

Rif. CdP-I: 0332B – Nodo di Bari: Bari Nord

Descrizione del progetto

L'intervento consiste nella dismissione dell'attuale tracciato e contestuale realizzazione di un nuovo tracciato ferroviario a doppio binario ed elettrificato, per un'estesa di circa 11 km, tra le località di servizio di Giovinazzo e Bari Parco Nord; il progetto comprende anche la realizzazione sul nuovo tracciato di una nuova stazione Bari Santo Spirito-Palese, nel quartiere di Enzitetto nel Comune di Bari, in sostituzione delle attuali località di servizio di Bari Palese e Bari Santo Spirito.

La nuova stazione sarà dotata di n.4 binari di modulo pari a 750 m, munita di marciapiedi H55 a standard STI PRM, pensiline, segnaletica di stazione e sistema di Informazione al Pubblico. Saranno inoltre realizzati un nuovo fabbricato

viaggiatori e relativo parcheggio d'interscambio.

L'accesso alle banchine verrà garantito tramite un sovrappasso, rampe fisse e mobili e ascensori in quanto il nuovo fabbricato viaggiatori sarà ubicato ad una quota più alta rispetto a quella del ferro.

Nel progetto è anche ricompresa la realizzazione della nuova fermata Aeroporto.

L'intervento consentirà di mitigare le interferenze con le aree fortemente urbanizzate, mediante la soppressione di tutti i passaggi a livello, migliorando gli standard di qualità e regolarità dell'offerta commerciale.

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

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Nuova stazione Bari Santo Spirito-Palese
Nuova fermata Aeroporto



ACCESSIBILITÀ PRM

La stazione 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



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Nuovi spazi di stazione nell'ambito della nuova località di servizio



REGOLARITÀ

Aumento dell'affidabilità e della regolarità della linea con la diminuzione dei ritardi dovuti ai degradi provocati dalla presenza dei passaggi a livello



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per il traffico merci e il transito di treni di lunghezza 750 metri



Nodo di Bari: Bari Nord

11,2 km	Lunghezza linea
SEDE	Doppio binario
200 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
15‰	Pendenza massima linea
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo
ACC-M	Sistema di esercizio

I principali
numeri
del progetto



Nuovo impianto merci Bari Lamasinata

Oltre il
2029*

Rif. CdP-I: P174 - Scalo merci di Bari Lamasinata

Descrizione del progetto

Il progetto, attualmente in fase di progettazione, prevede la realizzazione di una nuova stazione merci con funzione di arrivo/partenza e presa/consegna munita di binari con modulo 750 m e il collegamento diretto alla Linea Adriatica.

Nel dettaglio, l'intervento prevede:

- / realizzazione dell'opera di scavalco di Lama Balice;
- / realizzazione di 10 binari passanti centralizzati di modulo pari a 750 m, oltre ai 2 binari di corretto

tracciato della linea Bari-Foggia già presenti presso l'attuale impianto;

- / upgrading tecnologico per la gestione della circolazione con l'inserimento dell'apparato del nuovo impianto nell'ACCM del Nodo di Bari;
- / rifunzionalizzazione e gestione, sotto il nuovo impianto, di alcuni binari (I-VI e i binari tronchi I e II del fascio partenze) dell'attuale impianto.

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

Benefici commerciali



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



PRESTAZIONI

Realizzazione binari a modulo 750 metri, ottimali per il trasporto merci su rete TEN-T



Stazione di Bari Centrale. Nuovo hub di connessione urbana e mobilità sostenibile

• Oltre il
2029

Rif. CdP-I: P237 - City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate

Descrizione del progetto

Per la stazione di Bari Centrale, inserita tra gli Hub urbani individuati da RFI come strategici nel sistema nazionale dei trasporti per lo sviluppo della mobilità sostenibile, è previsto un programma complessivo ed integrato di interventi composto da:

- / realizzazione di un nuovo Fabbricato Viaggiatori a ponte sopra il fascio binari, con relative connessioni verticali ai marciapiedi di stazione comprensive di scale fisse, scale mobili e ascensori;
- / realizzazione un nuovo Parco Urbano in quota, con servizi fruibili dalla comunità e nuovi percorsi ciclabili e pedonali;
- / riqualificazione delle aree esterne di piazza Aldo

Moro e Via Capruzzi, con l'ampliamento delle superfici pedonali e la creazione di piste ciclopedonali su via Capruzzi.

Il programma di interventi mira al potenziamento dell'accessibilità complessiva al sistema ferroviario, alla riconnessione della stazione ferroviaria di Bari Centrale con il tessuto cittadino di inserimento, alla ricucitura del sistema urbano tramite il superamento fisico del fascio binari ed alla trasformazione urbana delle aree dismesse e/o in via di dismissione non più funzionali all'esercizio ferroviario.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ
ALLA RETE



GESTIONE DEGLI
SPAZI DI STAZIONE



ACCESSIBILITÀ PRM



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

