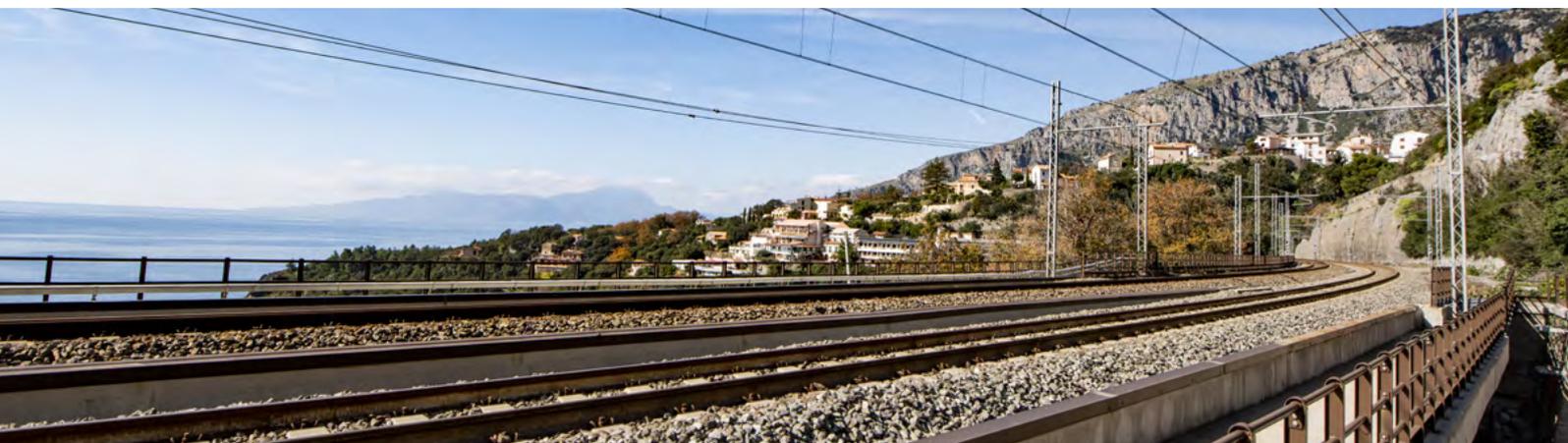




# IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE LUGLIO 2025



## LIBRETTO TEMATICO REGIONALE SICILIA



 **RFI**  
RETE FERROVIARIA ITALIANA  
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

**SICILIA**



# SICILIA

Infrastruttura e tecnologie	<b>4</b>
I servizi: scenario attuale	<b>6</b>
I servizi: scenario di sviluppo	<b>9</b>
Azioni di Piano	<b>10</b>
Overview delle azioni 2025 - 2029	<b>14</b>
Azioni di Piano 2025 - 2029	<b>16</b>
Overview delle azioni oltre il 2029	<b>38</b>
Azioni di Piano oltre il 2029	<b>39</b>





# Infrastruttura e tecnologie

La Regione Sicilia si estende per 25.711 km<sup>2</sup> e conta 5 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 390 Comuni distribuiti in 9 enti di area vasta di cui 6 Province e 3 città metropolitane, quelle di Palermo, Messina e Catania.

La Regione si posiziona al 1° posto per superficie, al 4° posto per popolazione, al 6° posto per numero di enti locali e all'8° posto in Italia per densità abitativa.



## ALIMENTAZIONE

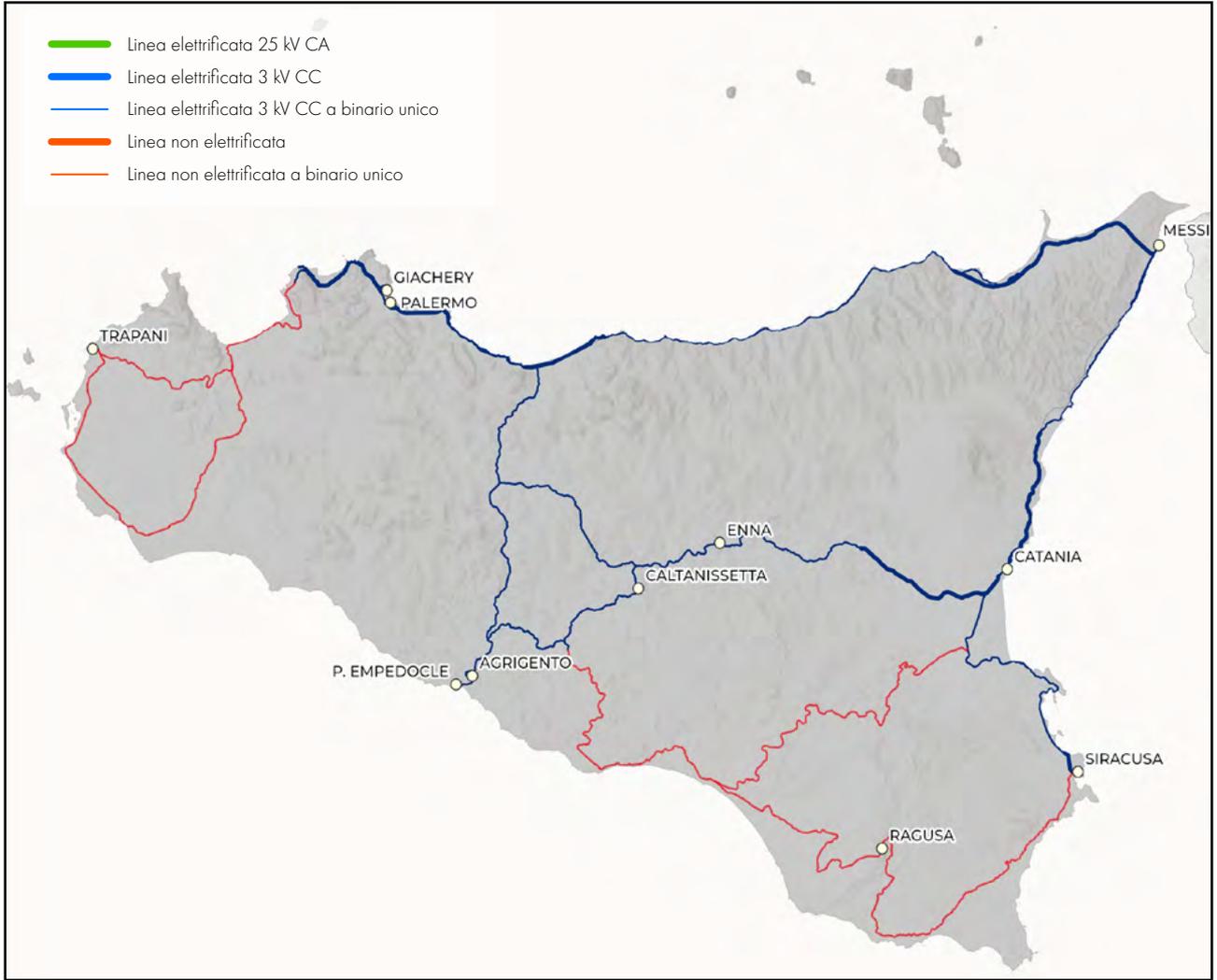
Linee elettrificate	792 km
› Linee a doppio binario	227 km
› Linee a semplice binario	565 km
Linee non elettrificate (diesel)	578 km

## TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

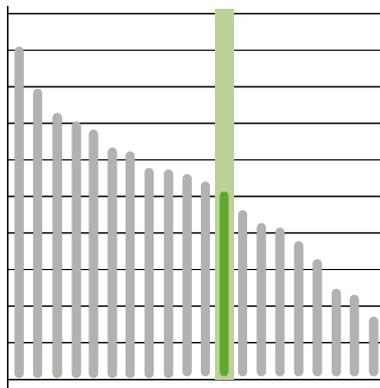
Sistemi di telecomando della circolazione	1.340 km
---	----------

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



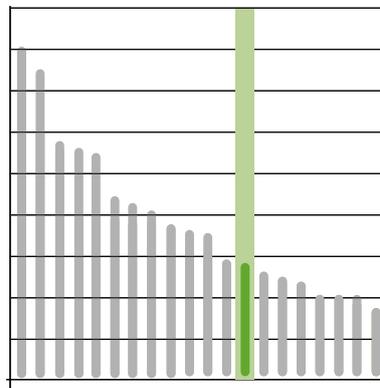


**DENSITÀ DI RETE  
RISPETTO ALL'AREA SERVITA**



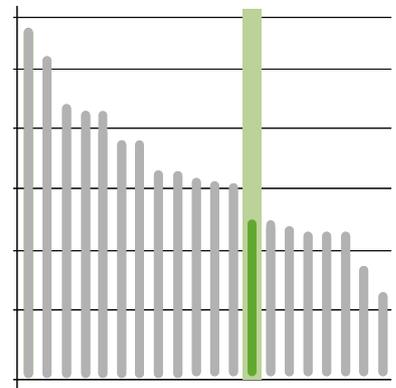
**0,053** km/km<sup>2</sup>

**DENSITÀ DI RETE  
RISPETTO ALLA POPOLAZIONE**



**274,0** km/10<sup>6</sup> ab

**GRADO DI UTILIZZO  
DELL'INFRASTRUTTURA  
DA TRAFFICO TPL**



**6.643** treni\*km TPL /km binario



# Scenario attuale

I servizi ferroviari nel territorio siciliano evidenziano un'offerta sostenuta nell'ambito delle aree metropolitane di Palermo e Messina, mentre nelle aree del trapanese e siracusano si rilevano collegamenti con volumi minori.

Sulla **direttrice Messina - Palermo** i servizi si caratterizzano per la differente funzione d'uso tra **servizi extraurbani**:

- / Messina - Palermo (120') di tipo veloce;
- / Messina - S.Agata (120') e Palermo S.Agata (120') più capillari;

e **servizi suburbani**:

- / Messina - Patti (120');
- / Termini Imerese - Palermo (60').

Con le stazioni di Patti, S.Agata e Termini Imerese che garantiscono l'**interscambio** per le funzioni di adduzione/distribuzione.

I servizi Messina - S.Agata e Messina - Patti garantiscono un'integrazione di frequenza tra Messina e Patti.

L'**integrazione di frequenza** tra Termini Imerese e Palermo è garantita con i **servizi extraurbani** veloci:

- / Palermo - Catania (120');
- / Palermo - Agrigento (60').

La **direttrice Messina - Catania - Siracusa** presenta una strutturazione dei servizi non cadenzata, ma più calibrata su esigenze puntuali costituita prevalentemente da **servizi extraurbani**:

- / Messina - Catania - Siracusa (120') con rinforzi;
- / Messina - Catania (60' con vuoti di offerta);

e **servizi suburbani** tra:

- / Messina e Giampileri (14 treni/giorno);
- / Taormina - Catania (11 treni/giorno).

I servizi di cui sopra garantiscono 54 treni/giorno nella località di Catania Aeroporto Fontanarossa.

La **linea Palermo - Palermo Aeroporto** è invece caratterizzata da tre livelli di offerta per il collegamento con l'aeroporto. L'**integrazione di frequenza** tra i due servizi capillari consente di avere 2 collegamenti ogni ora da Palermo Centrale verso l'aeroporto (e viceversa), consentendo, nella stazione di Palermo Centrale l'**interscambio** con i servizi extraurbani veloci provenienti da Agrigento/Messina/Catania. Completa l'offerta un servizio no-stop, con frequenza 60' Palermo C.le - Palermo Aeroporto con la sola fermata di Palermo Notarbartolo.

Nel 2024 è stata attivata la Fermata De Gasperi, con un incremento della capillarità del servizio ferroviario metropolitano. Nella stazione di Palermo Notarbartolo è garantito l'interscambio con i servizi da e per Giachery (30').

I rimanenti servizi, da Siracusa/Gela per Canicatti/Caltanissetta, da Caltanissetta per Agrigento e nel bacino trapanese, presentano una distribuzione giornaliera non cadenzata e regolare ma calibrata sulle specifiche esigenze della domanda.

La **direttrice Palermo-Catania** è caratterizzata da **servizi extraurbani**:

- / Palermo - Catania (120')\*;
- / Caltanissetta C.le - Catania (120')\*;

Con l'attivazione del raddoppio della tratta Bicocca-Catenuova prevista nel corso del 2025, si garantisce l'integrazione di frequenza nella stazione di Catania C.le.

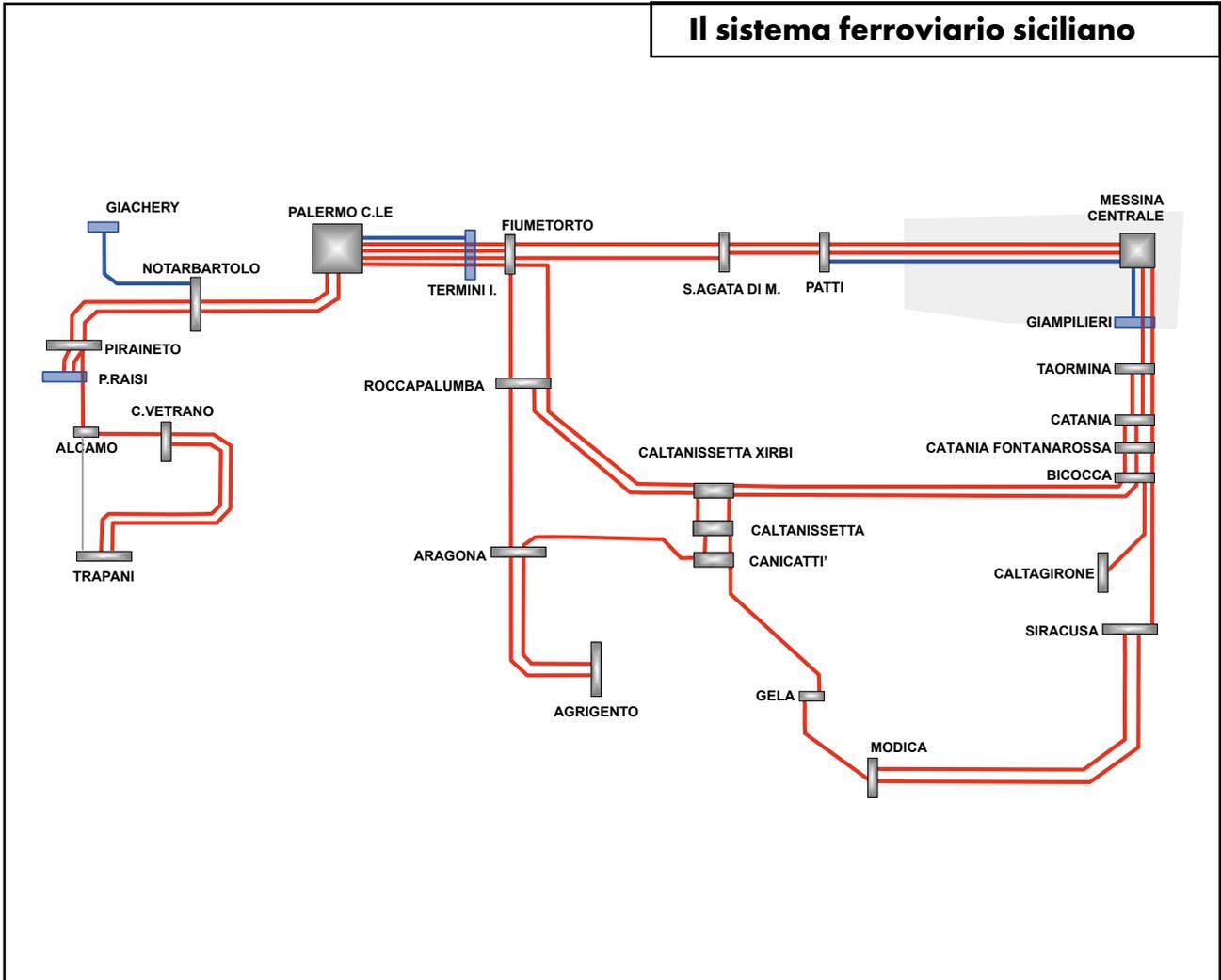
I rimanenti servizi, da Siracusa/Gela per Canicatti/Caltanissetta, da Caltanissetta per Agrigento e nel bacino trapanese, presentano una distribuzione giornaliera non cadenzata e regolare, ma calibrata sulle specifiche esigenze della domanda.

\*Dal 2023 i servizi Palermo C.le - Catania C.le e Catania C.le - Caltanissetta sono attestati a Dittaino per i lavori di raddoppio della linea ferroviaria





## Il sistema ferroviario siciliano



Valori orario 2024-2025 - contrattualizzato





### Le Stazioni principali del TPL

Stazione	N° fermate/giorno medio feriale
Palermo Centrale	185
Palermo Notarbartolo	140
Termini Imerese	105
Messina Centrale	104
Bagheria	84
Lolli	79
Palazzo Reale - Orleans	79
Palermo Francia	76
Palermo Guadagna	74
Palermo Vespri	74
Catania Centrale	71
Palermo S. Lorenzo	71
Palermo La Malfa	71
Carini	70
Capaci	70

### Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
Punta Raisi - Palermo Centrale	74
Giachery - Palermo N.tolo	60
Palermo Centrale - Termini Imerese	36
Agrigento Centrale - Palermo C.le	26
Messina C.le - S. Agata di Militello	22
Catania Centrale - Messina C.le	17
Castelvetrano - Trapani	16
Giampileri - Messina Centrale	14
Messina Centrale - Palermo Cle	14
Palermo - S. Agata di Militello	14
Caltanissetta C. - Dittaino	12
Messina Centrale - Siracusa	12
Messina Centrale - Patti	12
Catania Aeroporto – Messina C.le	11
Dittaino – Palermo C.le	11
Catania Aeroporto – Taormina G.	8
Caltanissetta C.le - Roccapalumba A.	7
Catania Centrale – Catania Aeroporto	7



# Scenario di sviluppo

L'Accordo Quadro con Regione Sicilia è stato aggiornato nel 2022.

L'attivazione del raddoppio della tratta Palermo Brancaccio - Palermo Notarbartolo - Carini consentirà la programmazione di servizi metropolitani in partenza da Termini Imerese a servizio di tutte le fermate dell'hinterland palermitano, unitamente al potenziamento dei servizi da/per l'aeroporto di Punta Raisi con l'obiettivo di conseguire percorrenze di estremità inferiori ai 40 minuti per un reale shift modale dalla gomma al ferro. Il completamento del raddoppio fino a Castelbuono consentirà di prolungare i servizi regionali fino a quest'ultima stazione. Infine, è prevista anche la chiusura dell'anello di Palermo.

Il completamento del raddoppio Catania - Messina, nella tratta Giampilieri e Fiumefreddo, garantirà di aumentare la frequenza dei servizi regionali tra Messina - Giampilieri - Taormina e Catania Centrale ogni 30' in totale, inserendo anche un nuovo servizio Catania Centrale - Letojanni.

La nuova linea Palermo - Catania permetterà di collegare le due città con nuovi servizi regionali cadenzati. Ne beneficeranno anche le zone di Agrigento e Caltanissetta.

La riattivazione della tratta Caltagirone - Gela consentirà di aumentare l'offerta dei servizi regionali Catania Centrale - Gela e di realizzare il nuovo servizio Catania Centrale - Modica.

Infine, nel trapanese, la riattivazione e l'elettrificazione della linea Palermo - Trapani via Milo consentirà collegamenti tra Palermo e Trapani molto più veloci e diretti e il nuovo collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi consentirà l'integrazione con la modalità aerea.

I numerosi interventi tecnologici saranno volti all'aumento della regolarità dei servizi.



**Nuove linee e nuovi servizi**





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
 Velocizzazione Catania - Siracusa prima fase: Tratta Bicocca - Augusta	   	2026
 Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo - Catania - Messina, Messina - Palermo e Messina - Siracusa	 	2026
 Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo	  	2028
 Anello ferroviario di Palermo: chiusura dell'Anello	   	2025 fase 2028 co.
 Sistemazione nodo di Catania: interramento stazione di Catania Centrale	 	2027 fase oltre 2029 co.
 Potenziamento collegamenti bacino di Augusta		2027
 Elettificazione Palermo-Trapani via Milo	  	2026 fase 2029 co.
 Palermo-Agrigento-Porto Empedocle	  	2026 fase 2027 co.
 Collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi	 	2026
 Raddoppio Palermo - Messina tratta Ogliastrillo - Castelbuono	   	2028
 Caltagirone - Gela: ripristino della linea	 	2026 fase oltre 2029 fase 2
 Nuove fermate in Sicilia	 	2026 fase oltre 2029 co.
 Nodo di Palermo Passante Ferroviario Palermo Centrale/Notarbartolo - Carini	   	2028
 Nuovo collegamento Palermo - Catania prima macrofase	    	2025 lotto 6 2027 lotto 4 b 2028 lotto 5 2029 lotto 3 e 4a oltre 2029 co.







## Velocizzazione Catania - Siracusa prima fase: Tratta Bicocca - Augusta

• 2026

Rif. CdP-I: 0271A - Velocizzazione Catania - Siracusa fase 1

### Descrizione del progetto

Gli interventi si inquadrano nel programma di velocizzazione del collegamento tra Catania e Siracusa.

Le attività, che si concentrano nella tratta di circa 49 km tra Bicocca e Augusta, prevedono rettifiche di tracciato con consolidamento della sede ferroviaria e interventi puntuali di miglioramento dell'accessibilità (sistemazione dei marciapiedi, sottopassi, pensiline e l'eliminazione delle barriere architettoniche) nella stazione Lentini (già realizzati).

Ulteriori attività sono state completate durante i periodi di interruzione programmati nel corso del 2016 e del 2017, con la realizzazione di una prima fase della variante di tracciato tra Bicocca e Lentini, eliminazione dei passaggi a livello a Bicocca e Lentini, potenziamento tecnologico della linea e interventi di velocizzazione nelle stazioni di Lentini Diramazione, Agnone, Brucoli. A completamento della prima fase risulta da realizzare la cosiddetta variante di Gornalunga.

### Benefici commerciali



#### VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Catania-Siracusa è pari a circa 1h e 07'. L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 2'



#### REGOLARITÀ



#### ACCESSIBILITÀ ALLA RETE



#### GESTIONE DEI ROTABILI

Incremento di 1 binario tronco per servizio viaggiatori nella stazione di Lentini



## Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo - Catania - Messina, Messina - Palermo e Messina - Siracusa

• 2026

Rif. CdP-I: P074 - Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo - Catania - Messina, Messina - Palermo e Messina - Siracusa

### Descrizione del progetto

Le linee Palermo - Messina, Messina - Catania - Siracusa e Palermo - Catania rappresentano le principali direttrici della rete ferroviaria siciliana.

Gli interventi, già in gran parte completati eccetto che per la stazione di Alcantara, prevedono la velocizzazione dei principali impianti sede di incrocio attraverso la sostituzione di deviatori, la realizzazione di tronchini di indipendenza e la realizzazione di sottopassi di stazione.

Nel contempo, sono previsti interventi di adeguamento dei marciapiedi agli standard per garantire l'accessibilità ai servizi e interventi finalizzati alla realizzazione di nuovi apparati telecomandabili.

Attraverso questa azione di Piano sarà possibile garantire collegamenti più rapidi e regolari tra i principali capoluoghi della Sicilia.

### Benefici commerciali



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Palermo-Catania è pari a 3h.  
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 3'



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Messina-Siracusa è pari a circa 2h e 40'.  
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 5'



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Palermo-Messina è pari a circa 2h e 45'.  
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 5'



REGOLARITÀ



## Anello ferroviario di Palermo: chiusura dell'Anello

- **2025** fase
- **2028** completamento

Rif. CdP-I: P235 Chiusura dell'anello ferroviario di Palermo

### Descrizione del progetto

L'intervento, da realizzare in due fasi funzionali, consiste nel prolungamento, in prima fase, dell'attuale linea a semplice binario Palermo Notarbartolo - Giachery fino alla nuova stazione di attestamento denominata Politeama e, in seconda fase, nella chiusura dell'Anello dalla stazione di Politeama fino alla stazione di Palermo Notarbartolo.

Nella prima fase è prevista la realizzazione, oltre che della stazione Politeama, di due fermate ubicate rispettivamente nel tratto attualmente in esercizio (fermata Libertà, attivata nel

2024) e nel nuovo tratto in corrispondenza del porto (Fermata Porto).

Nella seconda fase è prevista la realizzazione della nuova fermata Turrisi Colonna e la trasformazione in fermata della stazione Politeama.

L'intervento consentirà di aumentare la capacità e l'accessibilità dell'infrastruttura, creando le condizioni per un incremento dei servizi ferroviari della città di Palermo.

### Benefici commerciali



#### CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 2 treni/h a 3 treni/h nella prima fase, e a 6 treni/h nella fase di completamento



#### REGOLARITÀ



#### ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Possibilità di nuovi servizi di tipo metropolitano nelle nuove fermate Libertà, Porto, Politeama e Turrisi Colonna



#### ACCESSIBILITÀ PRM

<b>13%</b>	<b>Pendenza massima linea</b>
<b>85 km/h</b>	<b>Velocità massima</b>
<b>3 Kv c.a.</b>	<b>Elettrificazione</b>
<b>C3*</b>	<b>Peso assiale</b>
<b>PMO3**</b>	<b>Sagoma</b>
<b>400 m</b>	<b>Modulo</b>

I principali numeri del progetto

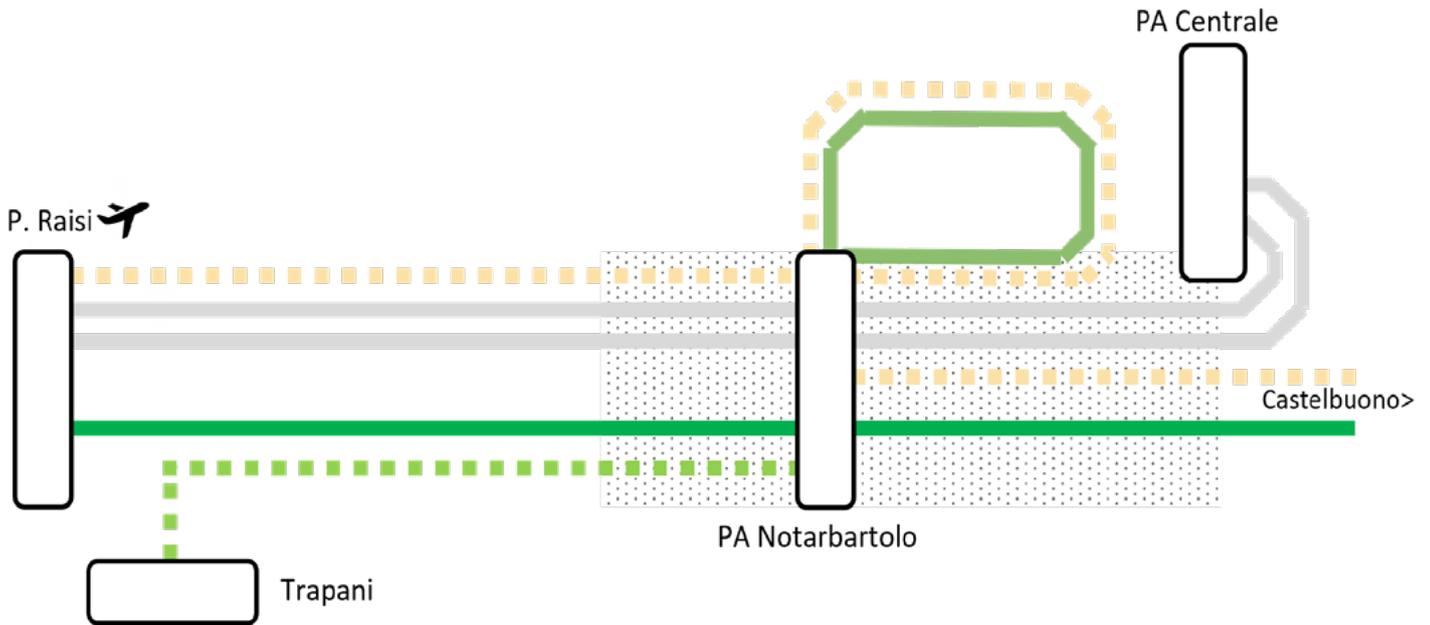
(\*) Permane la classificazione C3L in relazione a porzioni di linea storica successivamente raddoppiate

(\*\*) Permane la sagoma FS sulla galleria storica Re Federico



## Anello ferroviario di Palermo: chiusura dell'Anello

### Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Palermo C.le – Punta Raisi (Lento)	1 treno/h	1 treno/h
	Veloce Palermo C.le – Punta Raisi (Semi veloce)	1 treno/h + 4 rinforzi fast	1 treno/h
	Anello di Palermo	2 treni/h Notarbartolo - Giachery	1 treno/h
	Castelbuono – Punta Raisi	Non presente	1 treno/h
	Castelbuono – Anello – Punta Raisi	Non presente	1 treno/2h
	Palermo C.le – Trapani	Non presente	1 treno/2h

#### PROGETTI CORRELATI:

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

- Completamento raddoppio Palermo – Castelbuono
- Nodo di Palermo - Passante ferroviario Palermo Centrale /Notarbartolo - Carini

#### NOTE:

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



## Nuovo collegamento Palermo - Catania prima macrofase

PNRR  
Misura 1.1

- **2025** lotto 6
- **2027** lotto 4b
- **2028** fase
- **2029** lotto 3 e 4a
- Oltre il **2029\*** completamente



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

### Descrizione del progetto

Il collegamento ferroviario Palermo-Catania sarà 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, attualmente non finanziata, 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 grazie alle opere connesse 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-Caltanissetta Xirbi: realizzazione di un tratto in semplice binario in variante rispetto alla 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-Dittaino: in prima macrofase è prevista la realizzazione della nuova tratta veloce a semplice binario in variante rispetto alla linea storica (Lotto 4b);
- / tratta Dittaino - Catenanuova: in prima macrofase è prevista la realizzazione della nuova tratta veloce a semplice binario in variante rispetto alla linea storica (Lotto 5);
- / tratta Catenanuova-Bicocca: realizzazione nella prima macrofase del raddoppio della linea attuale a semplice binario (lotto 6).

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

### Benefici commerciali Fase



VELOCITÀ

Al 2026, riduzione dei tempi di percorrenza tra Palermo-Catania non inferiore a 5' in relazione al modello di esercizio





## Nuovo collegamento Palermo - Catania prima macrofase

### Benefici commerciali a completamento del progetto



#### VELOCITÀ

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



#### PRESTAZIONI

L'adeguamento prestazionale dell'intera infrastruttura interessata da progetto in termini di modulo peso assiale e sagoma rappresenta un primo step di potenziamento finalizzato a creare le condizioni di sviluppare il traffico dei treni merci all'interno dell'isola.



#### ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

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. Per fasi, con completamento oltre il 2028



#### CAPACITÀ

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

<b>180 km</b>	Lunghezza linea
<b>12%</b>	Pendenza massima linea
<b>200 km/h</b>	Velocità massima
<b>3 Kv</b>	Elettrificazione
<b>ERTMS L2</b>	Tecnologie
<b>D4</b>	Peso assiale
<b>P/C45 High Cube</b>	Sagoma
<b>600 m</b>	Modulo

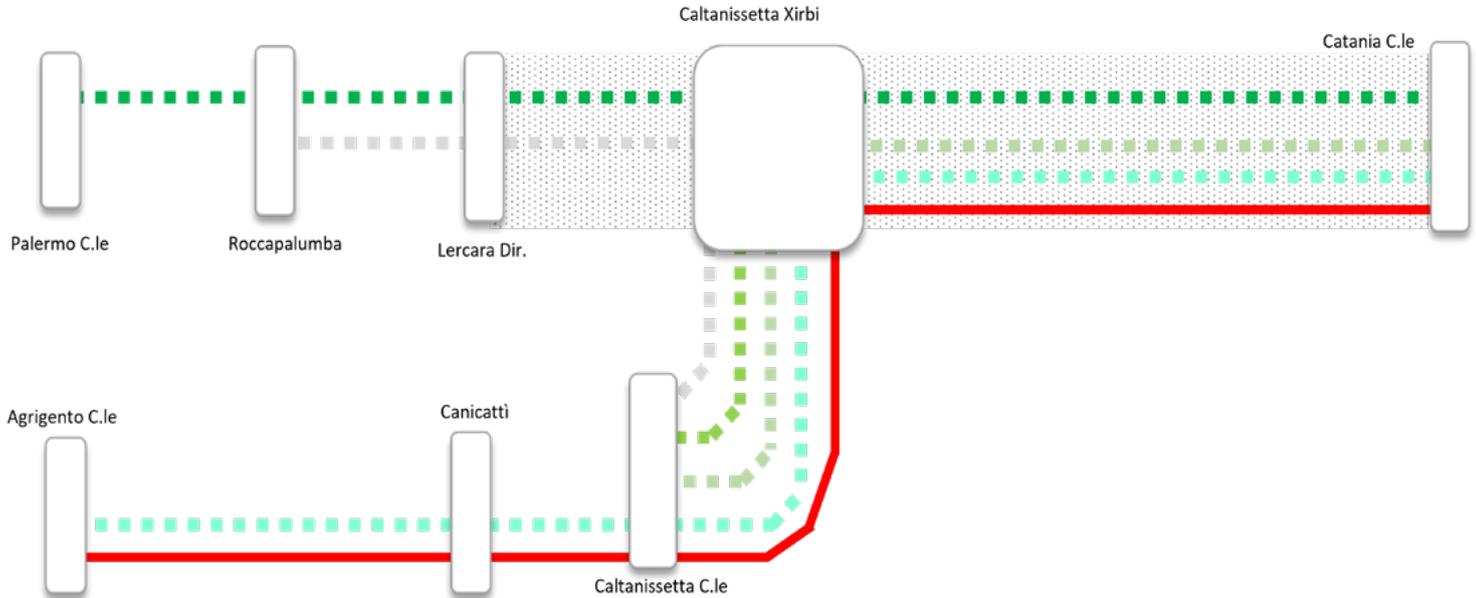
I principali  
numeri  
del progetto\*

\* nelle tratte raddoppiate



## Nuovo collegamento Palermo - Catania prima macrofase

### Modello di esercizio



RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■ ■ Palermo C.le – Catania	8 treni/g	1 treno/2h
■ ■ Caltanissetta C.le – Roccapalumba	7 treni/g	7 treni/g
■ ■ Caltanissetta C.le – Caltanissetta Xirbi	6 treni/g	6 treni/g
■ ■ Caltanissetta C.le – Catania C.le	9 treni/g	9 treni/g
■ ■ Agrigento – Catania C.le	5 treni/g fino a Caltanissetta C.le	6 treni/g

RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■ Agrigento – Roma	Non presente	2 treni/g

#### PROGETTI CORRELATI:

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

- Completamento raddoppio Messina – Catania

#### NOTE:

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



## Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo

• 2028

Rif. CdP-I: 1162 - Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo

### Descrizione del progetto

La linea Palermo - Trapani via Milo risulta temporaneamente sospesa all'esercizio dal 2013.

L'intervento consiste nell'eliminazione dei diffusi cedimenti localizzati nei tratti in rilevato e nella modifica alla geometria del tracciato e alle opere di difesa dell'infrastruttura ferroviaria, nonché la velocizzazione degli incroci tra treni nelle stazioni ed il miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio.

L'intervento è strettamente correlato ad altro progetto in cui si prevede l'adeguamento ai nuovi standard degli apparati tecnologici per la gestione degli impianti.

È prevista inoltre l'implementazione del sistema ERTMS L2 stand alone.

Attraverso questa azione di Piano sarà possibile migliorare il servizio di collegamento ferroviario tra l'area urbana e suburbana di Palermo con Trapani, garantendo minori tempi di percorrenza e maggiore accessibilità.

### Benefici commerciali



#### VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Piraineto - Trapani è pari a circa 2h e 50' (via Castelvetrano). L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 70' (via Milo)



#### REGOLARITÀ

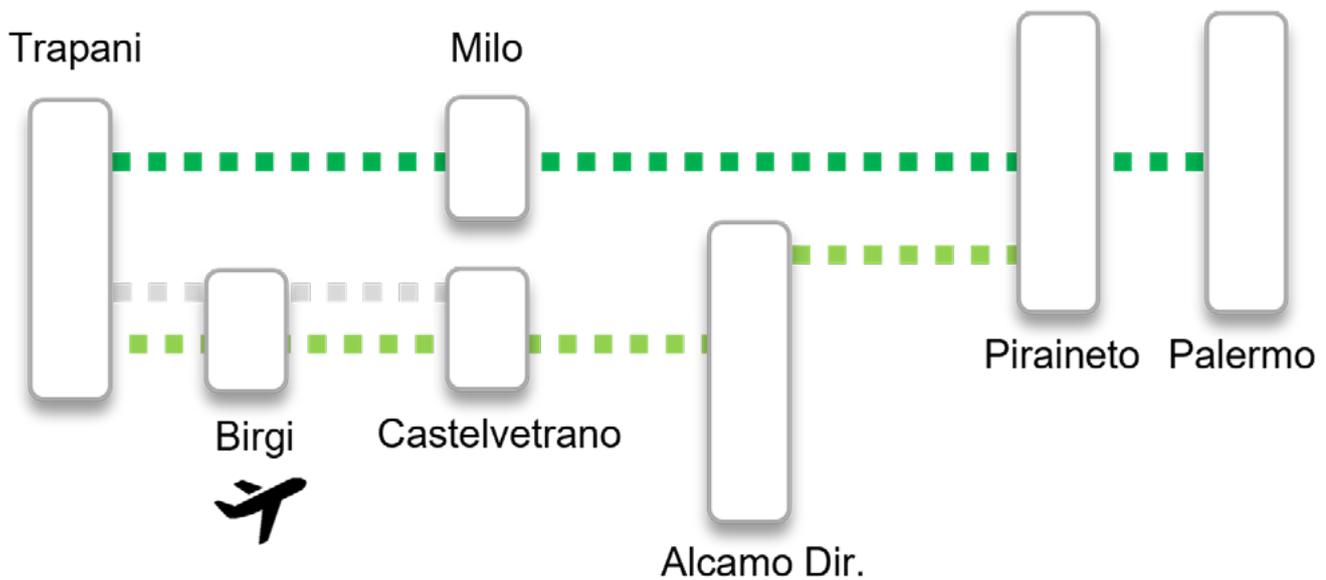


#### ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Miglioramento dell'accessibilità ai servizi ferroviari grazie al potenziamento delle linee: L1 Trapani - Palermo C.le con frequenza 120', L2 Castelvetrano - Trapani con frequenza 120' e L3 Piraineto - Trapani

## Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo

### Modello di esercizio



RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■■■ Palermo – Trapani via Milo	Non presente	1 treno/2h
■■■ Piraineto – Trapani via Castelvetro	6 treni/giorno	6 treni/g
■■■ Castelvetro – Trapani	1 treno/2h	1 treno/2h

#### PROGETTI CORRELATI:

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

- Nodo di Palermo - Passante ferroviario Palermo Centrale /Notarbartolo – Carini
- Collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi

#### NOTE:

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



# Potenziamento collegamenti bacino di Augusta

PNRR  
Misura 1.7

• 2027



Rif. CdP-I: P253–Potenziamento collegamenti bacino 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 nuovo collegamento con il porto, saranno gestiti tramite specifici Apparatii Computerizzati Centrali (ACC) interfacciati nel sistema di comando e controllo in uso sulla linea Catania-Siracusa.sa.

La tratta di linea interessata dai due progetti 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 di circa 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



### 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

<b>18‰</b>	Pendenza massima linea
<b>90 km/h</b>	Velocità massima
<b>3 Kv</b>	Elettrificazione
<b>D4</b>	Peso assiale
<b>P/C45 Hight Cube</b>	Sagoma
<b>600 m</b>	Modulo

I principali numeri del progetto



## Elettrificazione Palermo-Trapani via Milo

PNRR  
Misura 1.5

- **2026** fase
- **2029** completamento



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.

In prima fase è prevista l'elettificazione della tratta Cinisi - Alcamo Dir.

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 Fase



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

### Benefici commerciali a completamento del progetto



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



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



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



# Palermo-Agrigento-Porto Empedocle

PNRR  
Misura 1.7

- **2026** fase
- **2027** completamento



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.

In relazione ai correlati interventi di upgrade tecnologico, nella stazione di Aragona Caldare saranno possibili gli ingressi contemporanei finalizzati ad ottenere benefici in termini di tempi di percorrenza.

La tratta Agrigento Bassa-Porto Empedocle sarà oggetto di

interventi a difesa del corpo stradale (fase), 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.

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, ambito altro progetto di investimento.

## Benefici commerciali al completamento del progetto



### 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



### 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

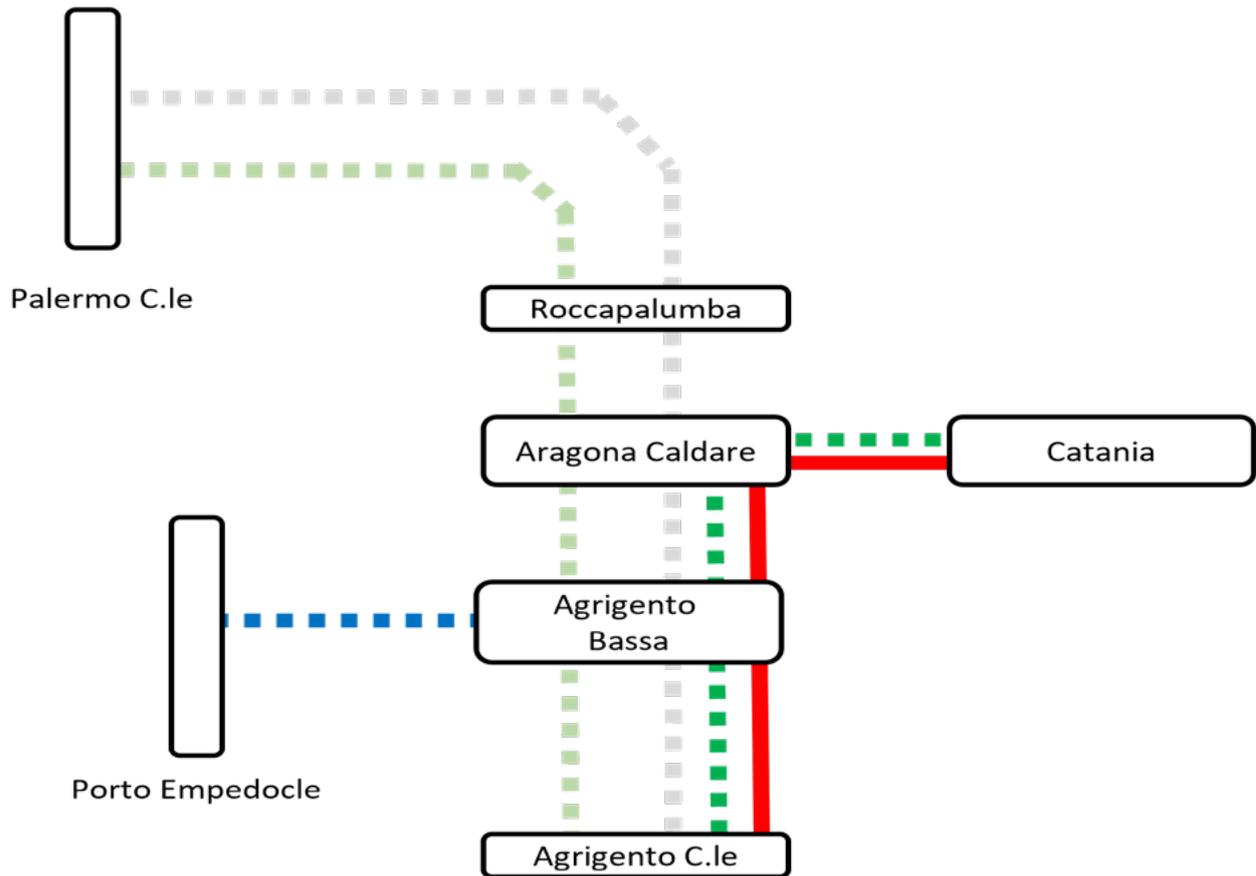


### ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

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

# Palermo-Agrigento-Porto Empedocle

## Modello di esercizio



RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Palermo C.le – Agrigento C.le	1 treno/h Con vuoti d'offerta	1 treno/h con vuoti d'offerta
Veloce Palermo C.le – Agrigento C.le	Non presente	3 treni/g
Agrigento C.le – Catania C.le	4 treni/g fino a Caltanissetta C.le	6 treni/g
Agrigento Bassa – Porto Empedocle	Non presente	3 treni/g

RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Agrigento – Roma	Non presente	2 treni/g

### PROGETTI CORRELATI:

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

- Completamento raddoppio Messina – Catania
- Nuovo collegamento Palermo – Catania 1° macrofase

### NOTE:

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



## Collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi

PNRR  
Misura 1.7

• 2026



Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti



Italiadomani  
PIANO NAZIONALE  
DI RIPRESA E RESILIENZA

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

### Descrizione del progetto

L'investimento prevede la realizzazione di un nuovo sistema di collegamento fra l'aeroporto di Trapani-Birgi e la linea ferroviaria Trapani-Marsala, al fine di promuovere l'intermodalità ferro-aria ottimizzando le condizioni che favoriscano la prossimità dei sistemi ed un interscambio quanto più rapido possibile.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria e di un camminamento pedonale che colleghi la stessa con lo scalo aeroportuale, consentendo di soddisfare i criteri di economicità ed efficienza, anche sulla base dei volumi aeroportuali attesi in un orizzonte temporale di medio periodo.

### Benefici commerciali



#### INTERMODALITÀ

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



#### ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Miglioramento dell'accessibilità ai servizi ferroviari grazie al potenziamento delle linee: L1 Trapani - Palermo C.le con frequenza 120'; L2 Castelvetrano -Trapani con frequenza 120' e L3 Piraineto - Trapani





# Caltagirone - Gela: ripristino della linea

PNRR  
Misura 1.5

- **2026** fase
- *Oltre il* **2029\***  
fase 2



Rif. CdP-I: P232 - Linea Caltagirone - Gela: ripristino della linea

### Descrizione del progetto

L'intervento, finalizzato alla riattivazione all'esercizio della linea, interessata da un movimento franso che ne ha determinato la temporanea chiusura, consiste nella realizzazione (per fasi) di un nuovo viadotto ferroviario fra Caltagirone e Gela, nella verifica e adeguamento delle opere civili e delle gallerie, nell'ammodernamento tecnologico del tratto di linea e nel miglioramento dell'accessibilità nella stazione di Niscemi.

Obiettivo dell'intervento è garantire la continuità di viaggio fra Catania e Gela, consentendo l'accesso ai servizi ferroviari anche ai centri urbani di Niscemi e Gela.

Il progetto sarà realizzato per fasi. E' prevista una prima fase sulla tratta Caltagirone - Niscemi e una seconda fase sulla tratta Niscemi - Gela.

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

### Benefici commerciali



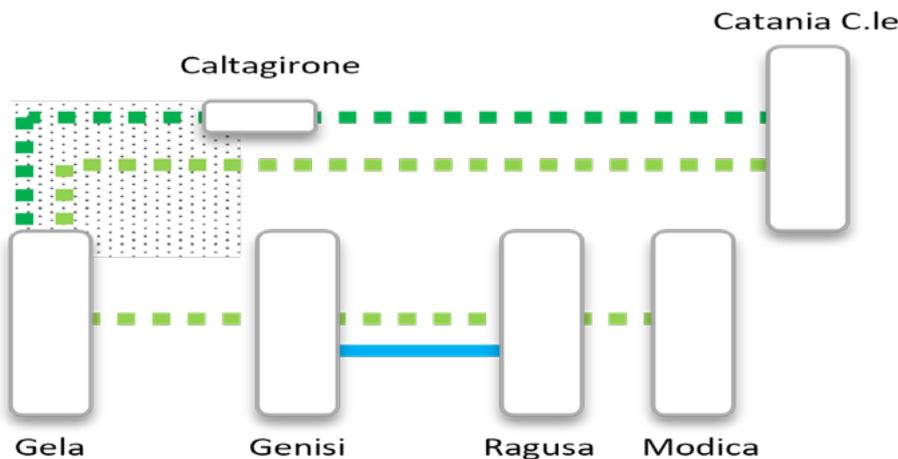
#### CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea a 4 treni/h



#### ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Collegamento del bacino di Gela e Caltagirone con il nodo di Catania



### Modello di esercizio

RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Catania C.le - Gela	4 treni/g fino a Caltagirone	6 treni/g
Catania C.le - Modica	Non presente	3 treni/g
Genisi - Ragusa	Non presente	1 treno/h

#### PROGETTI CORRELATI:

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

- Metro ferrovia Ragusa

#### NOTE:

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

## Raddoppio Palermo - Messina tratta Ogliastrillo - Castelbuono

• 2028

Rif. CdP-I: 0336 - Raddoppio Palermo - Messina tratta Fiumetorto - Castelbuono

### Descrizione del progetto

L'intero progetto prevede il raddoppio della tratta Fiumetorto - Castelbuono per una estensione di circa 32 km. Sono già state realizzate attivazioni parziali da Fiumetorto a Campofelice con la nuova fermata di Lascari.

La prima fase del progetto prevede l'attivazione del doppio binario sulla tratta Fiumetorto - Ogliastrillo, nuova località di servizio poco prima della stazione di Cefalù. La prima fase dell'intervento è stata attivata a dicembre 2017.

La seconda fase prevede il raddoppio della rimanente parte di tracciato da Ogliastrillo a Castelbuono che si estenderà per circa 13 km, di cui 11 km in galleria, e vedrà la realizzazione della nuova fermata sotterranea di Cefalù e della nuova stazione di Castelbuono.

### Benefici commerciali



#### CAPACITÀ

Tratta Fiumetorto - Castelbuono

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 4 treni/h a 10 treni/h nei due sensi di marcia



#### REGOLARITÀ



#### ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

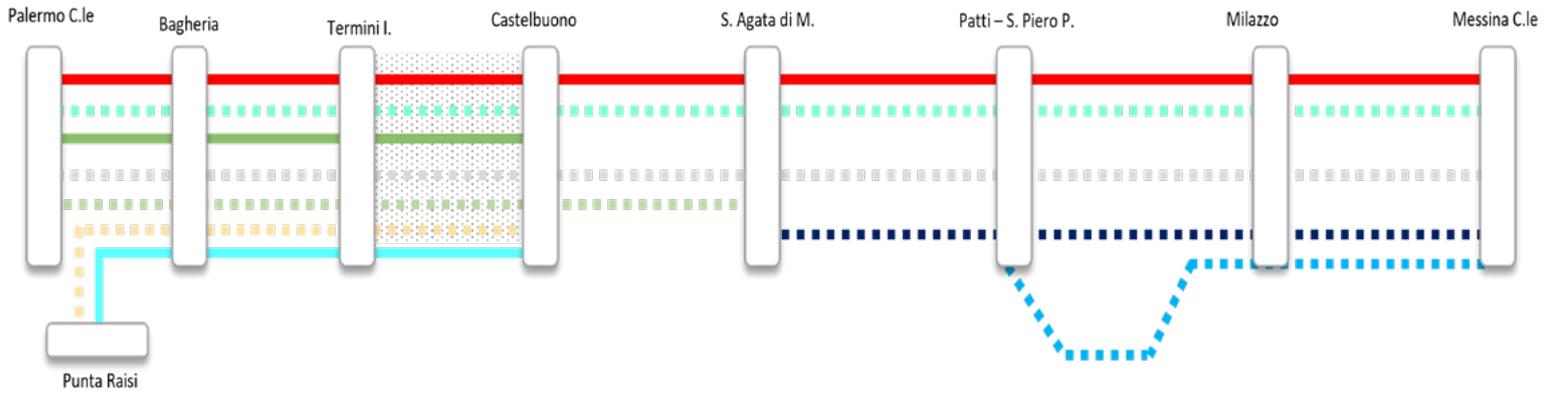


#### VELOCITÀ



# Raddoppio Palermo - Messina tratta Ogliastrillo - Castelbuono

## Modello di esercizio



RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■ ■ ■ Veloce Messina – Palermo	Non presente	3 treni/g
■ Palermo C.le – Castelbuono	1 treno/h fino a Termini Imerese	1 treno/h
■ ■ ■ Messina – Palermo	14 treni/g	14 treni/g
■ ■ ■ Palermo C.le – S. Agata di Milit.	14 treni/g	1 treno/2h
■ ■ ■ Messina C.le – S. Agata di Milit.	22 treni/g	1 treno/2h
■ ■ ■ Messina C.le – Patti SPP/Milazzo	12 treni/g	1 treno/2h
■ ■ ■ Castelbuono – Punta Raisi	Non presente	1 treno/h
■ ■ ■ Castelbuono – Anello – Punta Raisi	Non presente	1 treno/2h

RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■ Palermo C.le – Roma/Milano	5 treni/g	5 treni/g

### PROGETTI CORRELATI:

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

- Anello di Palermo
- Nodo di Palermo - Passante ferroviario Palermo Centrale /Notarbartolo - Carini

### NOTE:

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



## Nuove fermate in Sicilia

- **2026** fase
- **Oltre il 2029\*** completamento

Rif. CdP-I: P201 – Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole

### Descrizione del progetto

Gli interventi ricompresi nel progetto della Metroferrovia di Ragusa, previsti per il 2029, consistono in:

- / adeguamento impianti esistenti di Ragusa e Ragusa Ibla;
- / realizzazione dei nuovi impianti di Cisternazzi / Ospedale e Colajanni;
- / ripristino dell'impianto di Genisi con funzione di PM;
- / realizzazione di nuovi apparati (ACC) e, nell'ambito di altro intervento correlato, migrazione delle attuali tecnologie di gestione del traffico ferroviario in ambiente ERTMS L2.

È prevista inoltre, nel 2026, in altro progetto di investimento, la realizzazione della nuova fermata di Acireale in località Bellavista, con annessa viabilità di accesso e piazzale.

La realizzazione delle fermate di San Michele e Fontanelle è prevista nel 2027, di Carini RIMED nel 2029 e di Aci Castello, non finanziata, oltre il 2029.

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

### Benefici commerciali

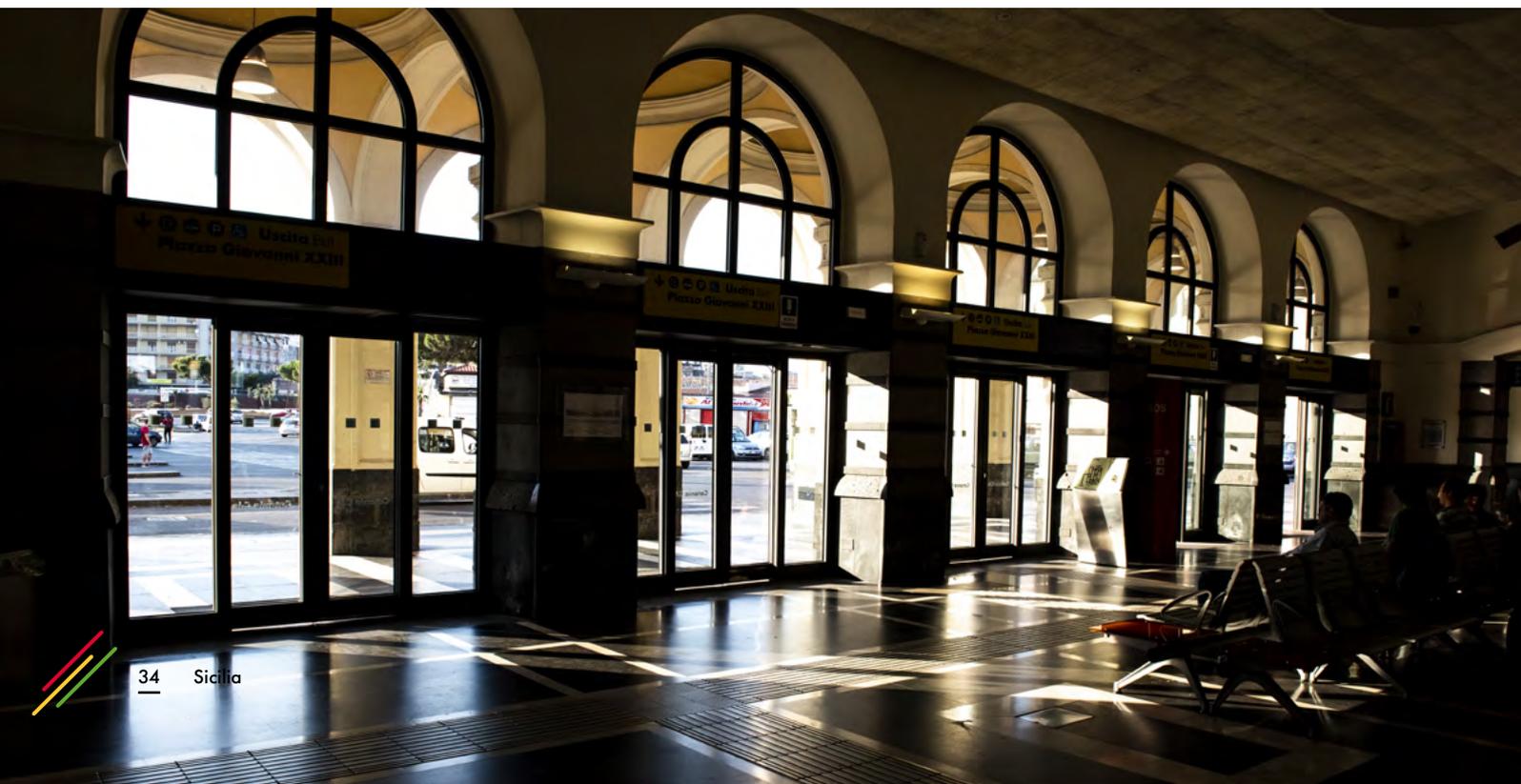


#### ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Le nuove fermate garantiranno il servizio di nuovi quartieri delle città di Ragusa e Acireale, oggi non servite



#### ACCESSIBILITÀ PRM





## Sistemazione nodo di Catania: interrimento stazione di Catania Centrale

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

Rif. CdP-I: 0270 - Sistemazione nodo di Catania

### Descrizione del progetto

Il nodo di Catania è oggetto di investimenti finalizzati al miglioramento dell'accessibilità al servizio, nell'ambito di un più ampio piano di riqualificazione e ricucitura del tessuto urbano.

L'intervento consiste in prima fase, nell'interrimento della linea ferroviaria lungo la tratta Catania Acquicella - Bicocca per consentire il prolungamento della pista del vicino aeroporto. In seconda fase, sono previsti l'interrimento della stazione di Catania Centrale e la realizzazione di un nuovo tracciato a doppio binario (4,8 km circa), prevalentemente in galleria, tra quest'ultima e la stazione di Catania Acquicella, nonché la realizzazione di due nuove fermate urbane lungo il tracciato.

Sarà realizzato, in prima fase, un ulteriore binario di circolazione nell'impianto di Fontanarossa (2027) per le complessive necessità del nodo di Catania.

In seconda fase, contestualmente all'interrimento della stazione di Catania Centrale, la stazione di Fontanarossa sarà interessata da un ulteriore intervento di allungamento dei marciapiedi a 350 metri

Attraverso questa azione di Piano saranno create le condizioni per ottenere un miglioramento della regolarità della circolazione e dell'accessibilità al servizio metropolitano.

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

### Benefici commerciali



**ACCESSIBILITÀ  
ALLA RETE**

Possibilità di nuovi servizi di tipo metropolitano nelle nuove fermate di Porto/Duomo e Santa Maria Goretti



**CAPACITÀ**



## Nodo di Palermo - Passante ferroviario Palermo Centrale/Notarbartolo - Carini

• **2028**

Rif. CdP-I: 0036 - Nodo di Palermo

### Descrizione del progetto

Il progetto prevede il raddoppio della linea Palermo - Trapani nel tratto urbano Palermo Centrale/Brancaccio - Carini, da cui prosegue il collegamento a doppio binario elettrificato per l'aeroporto Falcone - Borsellino.

Come nuovi interventi, il progetto prevede, in differenti fasi di attivazione:

- / il raddoppio della tratta Orleans - Palermo Notarbartolo, con attivazione della nuova fermata Papireto (2027);
- / la realizzazione della nuova fermata Lazio (2028)

nel tratto già raddoppiato compreso fra Palermo Notarbartolo e Carini.

Tra gli interventi già attivati nell'ambito del progetto risultano l'upgrade tecnologico della stazione di Palermo Centrale, il raddoppio Palermo Notarbartolo - Carini - Piraineto, il raddoppio Brancaccio - ex Bivio Oreto - Palazzo Reale/Orleans, le nuove fermate di Guadagna, Maredolce, Lolli, Capaci e Palermo De Gasperi.

### Benefici commerciali



#### CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 4 treni/h a 8 treni/h nei due sensi di marcia



#### REGOLARITÀ



#### ACCESSIBILITÀ ALLA RETE



#### VELOCITÀ

<b>20‰</b>	Pendenza massima linea
<b>130 km/h</b>	Velocità massima
<b>3 Kv c.a.</b>	Elettrificazione
<b>D4 *</b>	Peso assiale
<b>PMO3 **</b>	Sagoma
<b>140/400 m</b>	Modulo

I principali  
numeri  
del progetto

(\*) Permane la classificazione C3L in relazione a porzioni di linea storica successivamente raddoppiate

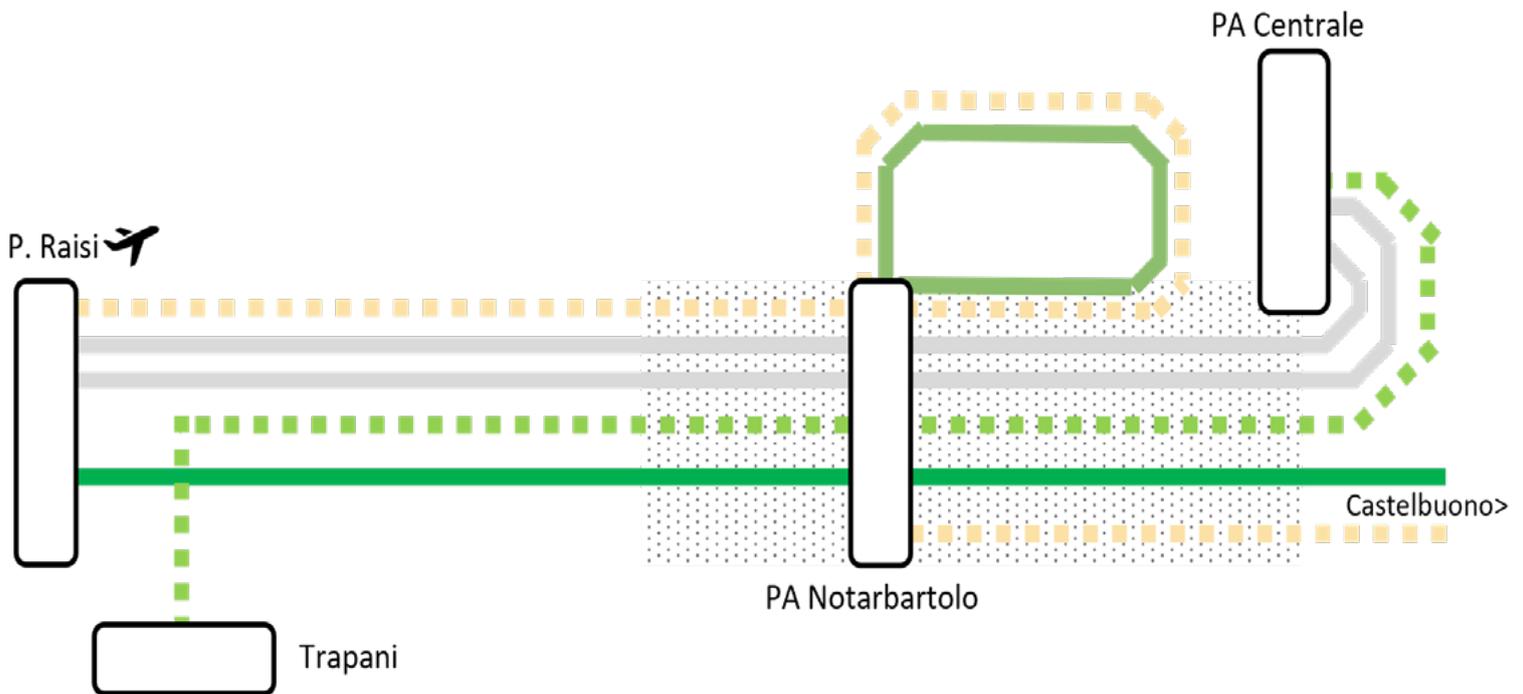
(\*\*) Permane la sagoma FS sulla galleria storica Re Federico





## Nodo di Palermo - Passante ferroviario Palermo Centrale/Notarbartolo - Carini

### Modello di esercizio



RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Palermo C.le – Punta Raisi	1 treno/h	1 treno/h
Veloce Palermo C.le – Punta Raisi	1 treno/h	1 treno/h
Anello di Palermo	2 treni/h Notarbartolo - Giachery	1 treno/h
Castelbuono – Punta Raisi	Non presente	1 treno/h
Castelbuono – Anello – Punta Raisi	Non presente	1 treno/2h
Palermo C.le – Trapani	Non presente	1 treno/2h

#### PROGETTI CORRELATI:

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

- Completamento raddoppio Palermo – Castelbuono
- Ripristino linea Palermo – Trapani via Milo
- Elettificazione linea Palermo – Trapani via Milo

#### NOTE:

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



# Overview delle azioni oltre il 2029

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI
Linea Messina - Catania: raddoppio Giampileri - Fiumefreddo	





## Linea Messina - Catania: raddoppio Giampileri - Fiumefreddo

Oltre il  
• 2029

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

### Descrizione del progetto

Il progetto di raddoppio del tratto Giampileri-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-Altì e Itala-Scaletta.

L'intervento è suddiviso in due lotti funzionali:

Il primo è relativo al raddoppio del tratto Fiumefreddo-Taor-

mina, 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 Giampileri e la dismissione della linea attuale fra gli impianti di Letojanni e Giampileri. Verrà mantenuta in esercizio l'interconnessione per Letojanni che assumerà la funzione di linea diramata. La stazione di Letojanni in particolare potrà assumere 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



#### 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



#### ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Possibilità di 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-Altì e Itala-Scaletta

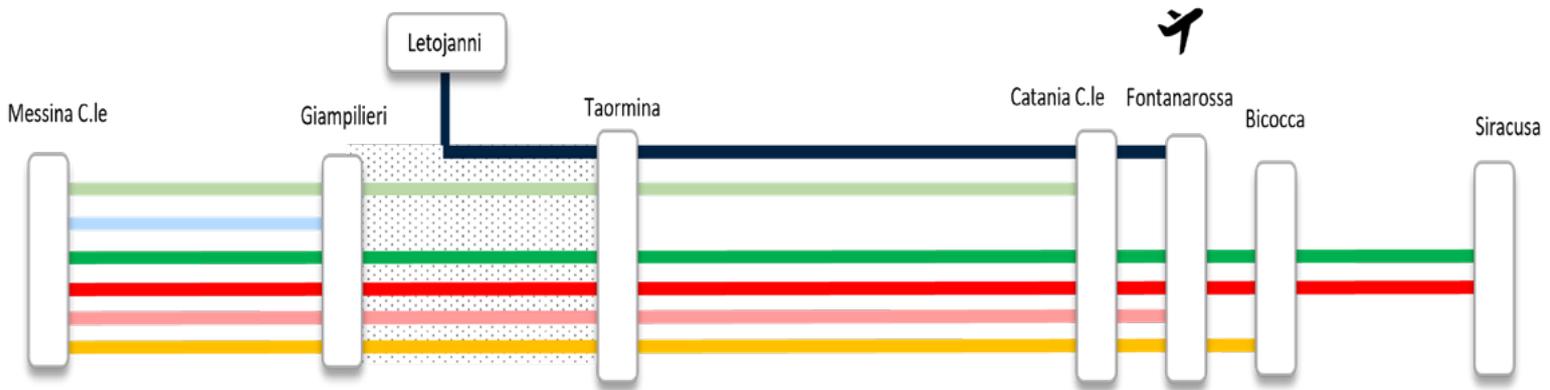


#### PRESTAZIONI



## Linea Messina - Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo

### Modello di esercizio



RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Messina C.le – Catania C.le	17 treni/g	1 treno/h
Messina C.le - Giampilieri	14 treni/g	1 treno/h
Letojanni – Catania Fontanarossa	Non presente	1 treno/h
Veloce Messina C.le - Siracusa	12 treni/g di cui 9 treni/g (veloce)	1 treno/2h

RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Bicocca – Messina	5 treni/g	10 treni/g

RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Siracusa – Roma/Milano	5 treni/g	5 treni/g
Agrigento – Roma	Non presente	2 treni/g

#### PROGETTI CORRELATI:

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

- Sistemazione del Nodo di Catania

#### NOTE:

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



**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

