IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026

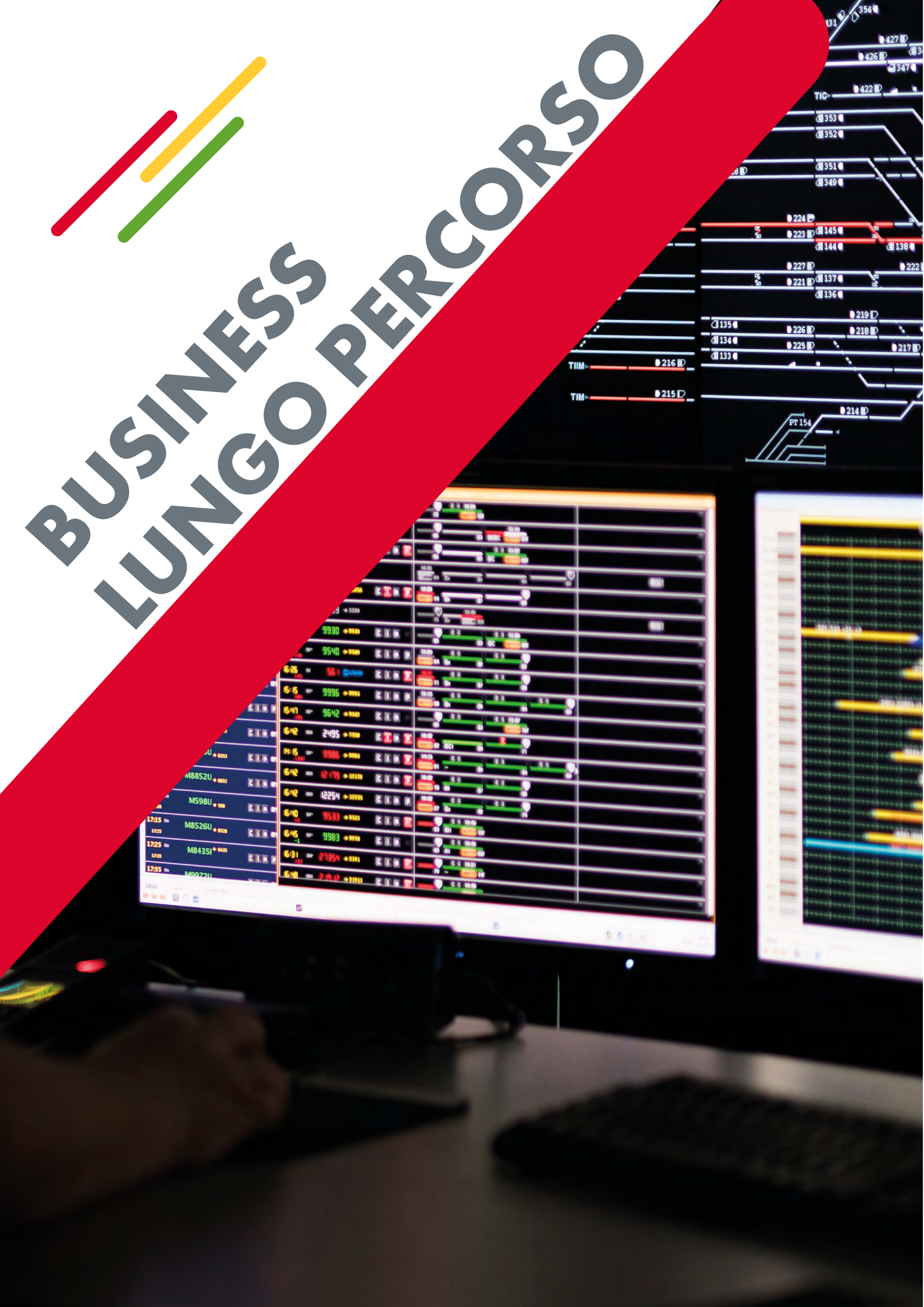


BUSINESS LUNGO PERCORSO



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

BUSINESS LUNGO PERCORSO



SOMMARIO BUSINESS LUNGO PERCORSO

1. L'offerta Premium AV	4
2. L'offerta Basic Nazionale e Internazionale	6
3. L'offerta Servizio Universale	8
4. Accordi Quadro	10
5. Il mercato in Italia	12
6. Upgrading Collegamento con gli Aeroporti	14
7. Puntualità treni Mercato LP	15
8. Puntualità treni Servizio Universale LP	17
9. Overview Lungo Percorso 2026-2030	19
10. Overview Lungo Percorso Oltre il 2030	21

1. L'offerta Premium AV

L'offerta Alta Velocità continua ad essere un segmento di trasporto molto attrattivo, con un consolidamento dei volumi e delle frequenze, ma soprattutto con un forte dinamismo commerciale, che tuttavia deve conciliarsi con l'elevato numero di indisponibilità infrastrutturali programmate nell'ambito del PNRR.

I treni Frecciarossa, con 250 collegamenti giornalieri, percorrono la linea Alta Velocità su 5 relazioni commerciali distinte:

- Torino/Milano - Salerno, con fermate intermedie a Torino Porta Susa, Milano Centrale/Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo, Reggio Emilia AV, Bologna AV, Firenze Santa Maria Novella, Roma Tiburtina, Roma Termini, Napoli Afragola e Napoli Centrale; alcuni canali «fast» non includono la fermata di Firenze S.M.N. e altre località intermedie. Alcuni canali sono prolungati a Reggio Calabria/Taranto/ Lecce;
- Udine/Venezia - Napoli, con fermate intermedie a Venezia Mestre, Padova, Ferrara/Rovigo, Bologna AV, Firenze Santa Maria Novella, Roma Tiburtina, Roma Termini. Una coppia è prolungata a Reggio Calabria. Trieste - Roma Fast, con fermate intermedie a Venezia Mestre, Padova, Bologna AV, Roma Tiburtina;
- Bolzano - Roma, con fermate intermedie a Trento, Rovereto, Verona, Bologna AV, Firenze Santa Maria Novella, Roma Tiburtina;
- Torino/Milano - Venezia/Udine/Trieste, con fermate intermedie a Torino P. Susa, Milano P. Garibaldi, Brescia, Desenzano/Peschiera (fermate non più garantire sulla nuova linea AV/AC Brescia - Verona), Verona, Vicenza, Padova, Venezia Mestre, Treviso, Conegliano, Pordenone, Portrogruaro, Trieste Airport, Monfalcone; per la relazione Milano - Venezia, la località di origine/ destinazione è Milano Centrale.
- Milano - Ancona/Pescara/Bari/Taranto/Lecce, con fermate intermedie a Reggio AV (se su linea storica fermate a Parma, Reggio Emilia, Modena), Bologna Centrale, Forlì, Rimini, Pesaro, Ancona, San Benedetto, Pescara, Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi.

Sono inoltre attivi collegamenti Frecciarossa Roma Termini - Napoli, Roma Termini Lecce/Reggio Calabria, Venezia S. Lucia - Lecce e una coppia Torino - Roma (via Civitavecchia)

Circa 18 collegamenti giornalieri sono effettuati con Frecciargento sulle seguenti relazioni:

- Roma - Genova (via Firenze C. Marte-Pisa);
- Roma - Bari/Lecce/Reggio Calabria/Ravenna.

I treni Italo ogni giorno effettuano 114 collegamenti lungo le direttrici, con l'impegno di materiale ETR675 e AGV575:

- Torino/Milano - Salerno, con fermate intermedie a Torino Porta Susa, Milano Centrale, Milano Rogoredo, Reggio Emilia AV, Bologna AV, Firenze Santa Maria Novella, Roma Tiburtina, Roma Termini, Napoli Afragola e Napoli Centrale; alcuni canali «fast» non includono la fermata di Firenze S.M.N. e altre località intermedie.
- Udine/Trieste/Venezia - Napoli, con fermate intermedie a Venezia Mestre, Padova, Ferrara/Rovigo, Bologna AV, Firenze Santa Maria Novella, Roma Tiburtina, Roma Termini;
- Milano - Venezia/Udine, con fermate intermedie a Brescia, Desenzano/Peschiera (fermate non più garantire sulla nuova linea AV/AC Brescia - Verona), Verona, Vicenza, Padova, Venezia Mestre/Treviso - Pordenone - Conegliano;
- Bergamo/Brescia/Bolzano - Roma, con fermate intermedie a Trento, Rovereto, Verona Porta Nuova, Bologna, Firenze Santa Maria Novella, Roma Tiburtina.

Sono inoltre attivi 2 collegamenti Bari - Torino/Milano, 4 treni Reggio Calabria - Torino/Milano e 2 treni Reggio Calabria - Venezia.



Oltre 380 treni al giorno


Bolzano - Bozen
Trento
Varese
Bergamo
Vicenza
Trieste
Novara
Verona
Padova
Torino
Piacenza
Cremona
Rovigo
Alessandria
Parma
Modena
Bologna
Ravenna
Cuneo
Genova
La Spezia
Prato
SAN MARINO
MONACO
Livorno
Siena
Perugia
Grosseto
ITALY
Teramo
Pescara
Viterbo
Ajaccio
Latina
Foggia
Barletta
Caserta
Andria
Bari
Napoli
Potenza
Brindisi
Salerno
Taranto
Tàttari/Sassari
Sardegna/
Sardegna
Corigliano-Rossano
Cosenza
Crotone
Catanzaro
Casteddu/Cagliari
Messina
Trapani
Palermo
Caltanissetta
Catania
SLOVENIA
Maribor
Kaposvár
Pécs
Zagreb
Bjelovar
CROATIA
Rijeka
Slavonski Bro
Pula
Bihać
Banja Luka
BOSNIA AND
HERZEGOVINA
Zadar
Sibenik
Split
Mostar
Saraje
MONTENE
Servizio Viaggiatori
© OpenStreetMap contributors

2. L'offerta Basic Nazionale e Internazionale

I treni Frecciabianca, con 8 collegamenti giornalieri, si svilup-pano sulla relazione Milano - Genova - Roma (via Civitavecchia)

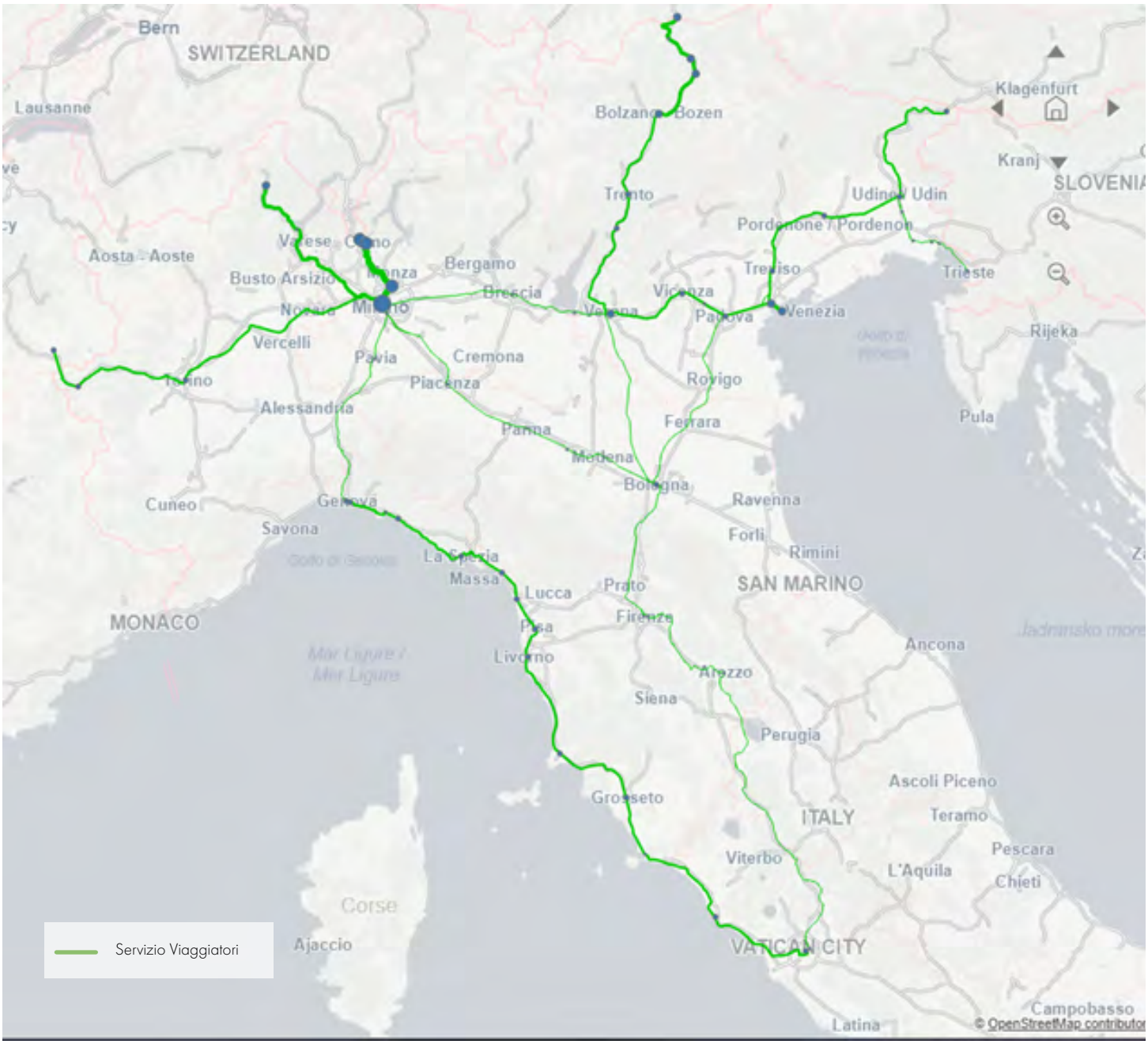
Il trasporto della lunga percorrenza è caratterizzato anche da collegamenti internazionali diretti con l'Austria, la Francia, la Germania, la Svizzera e la Slovenia. I servizi internazionali che interessano la rete ferroviaria italiana sono effettuati da Trenitalia (in collaborazione con DB, SBB-P e OeBB-P), Trenord e Rail Cargo Carrier Italia (entrambe in collaborazione con DB e OeBB-P) ed SNCF Voyages Italia.
In particolare, Trenitalia effettua 44 collegamenti internazionali diurni verso la Svizzera con provenienza Milano, Venezia, La Spezia (via Genova) e Bologna e 2 notturni da Roma Tiburtina verso Monaco (Germania) e Vienna (Austria).
Sono inoltre attivi 4 nuovi collegamenti giornalieri Milano - Parigi, con fermate intermedie a Torino Porta Susa e Oulx.

Trenord garantisce 12 collegamenti giornalieri via Brennero tra Austria/Germania e le città di Verona, Venezia e Bologna (in quest'ultimo caso, esiste un prolungamento periodico su Ancona), mentre RCCI effettua 6 collegamenti Vienna-Tarvisio-Venezia (di cui 2 in servizio notturno) e 2 collegamenti Trieste-Villa Opicina-Lubiana.

SVI effettua 6 collegamenti giornalieri Italia - Francia via Modane tra Milano Porta Garibaldi e Parigi, oltre a 2 collegamenti periodici, impegnando materiale TGV.

E' attualmente attivo anche il contratto di utilizzo dell'infrastruttura per l'impresa ferroviaria Grandi Treni Espressi (GTE), che effettua trasporti Charter internazionali.

Oltre 80 treni al giorno


Bern
SWITZERLAND
Lausanne
Aosta - Aoste
Bolzano - Bozen
Trento
Klagenfurt
Kranj
SLOVENIA
Udine / Udin
Pordenone / Pordenon
Trieste
Treviso
Venezia
Padova
Vicenza
Verona
Bergamo
Brescia
Monza
Milano
Varese
Como
Busto Arsizio
Novara
Vercelli
Pavia
Cremona
Piacenza
Torino
Alessandria
Parma
Modena
Bologna
Ferrara
Rovigo
Rijeka
Pula
Ravenna
Forlì
Rimini
SAN MARINO
Cuneo
Genova
Savona
La Spezia
Massa
Lucca
Prato
Firenze
Pisa
Livorno
Arezzo
Siena
Perugia
Ancona
Ascoli Piceno
Teramo
Pescara
Chieti
L'Aquila
Viterbo
ITALY
Grosseto
VATICAN CITY
Latina
Campobasso
MONACO
Mar Ligure / Mer Ligure
Corse
Ajaccio
Servizio Viaggiatori
© OpenStreetMap contributors

3. L'offerta Servizio Universale

Il trasporto passeggeri media-lunga percorrenza è caratterizzato anche dalla presenza di collegamenti contribuiti economicamente dallo Stato.
Il servizio universale è inteso come l'insieme minimo di servizi di qualità predefinita e secondo prezzi controllati dall'autorità pubblica, che si ritiene debbano essere garantiti alla collettività, ancorché economicamente non remunerativi per l'operatore che li fornisce.
Questo livello di servizio è oggi espletato dai treni Intercity, che collegano circa 200 città di grandi e medie dimensioni sia di giorno che di notte.

Il servizio universale è in progressivo miglioramento, in seguito all'utilizzo di materiale rotabile più performante, che comporta benefici nella gestione della circolazione ferroviaria e nella programmazione dell'orario nelle principali stazioni interessate



Oltre 120 treni al giorno


Bolzano - Bozen
Trento
Varese
Bergamo
Novara
Milano
Vicenza
Verona
Padova
Trieste
Rijeka
Cremona
Rovigo
Pula
Modena
Bologna
Ravenna
Cuneo
La Spezia
Prato
SAN MARINO
Firenze
Livorno
Siena
Arezzo
Perugia
Grosseto
ITALY
Teramo
Pescara
Viterbo
Corse
Ajaccio
VATICAN CITY
Foggia
Barletta
Caserta
Andria
Potenza
Brindisi
Salerno
Táttari/Sassari
Taranto
Sardigna/
Sardegna
Corigliano-Rossano
Cosenza
Crotone
Catanzaro
Casteddu/Cagliari
Trapani
Palermo
Messina
Caltanissetta
Catania
Agrigento
Siracusa
Annaba
IC/ICN 123 treni
© OpenStreetMap contributors

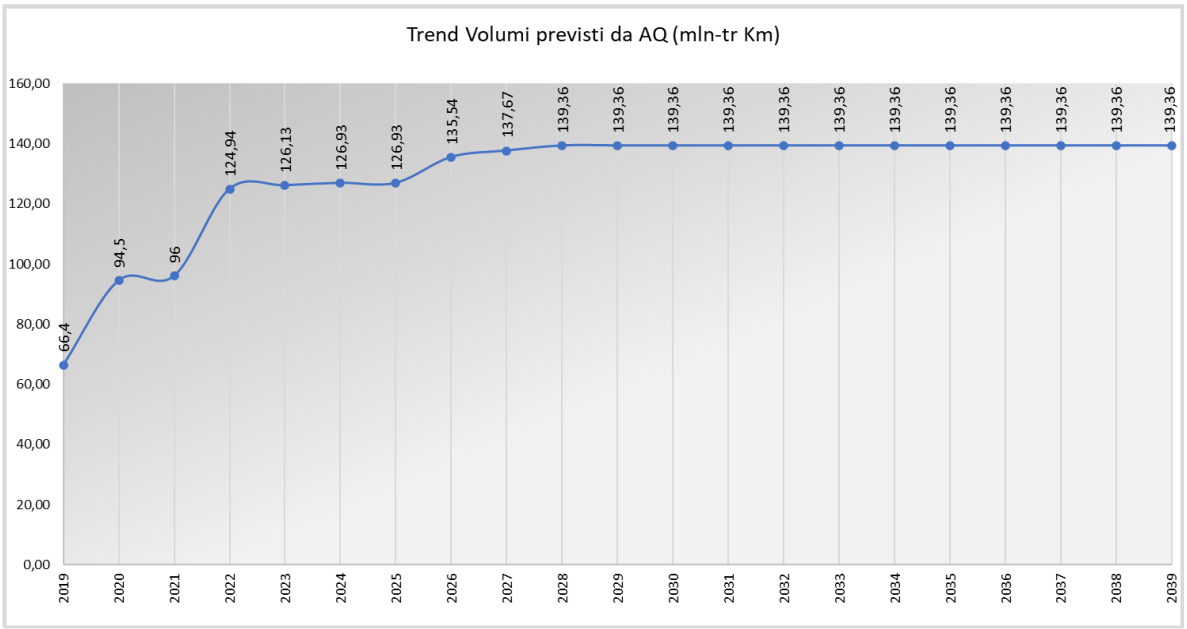
4. Accordi Quadro

Le richieste di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale possono essere presentate in termini di:

- capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro;
- tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Il Gestore dell'Infrastruttura e un Richiedente, ad esempio le Imprese Ferroviarie, possono concludere un Accordo Quadro, che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità e impegno all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio, compresi gli eventuali servizi connessi.
L'Accordo Quadro non specifica il dettaglio delle tracce orario, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del Richiedente in termini di canali orario.

Il dettaglio delle tracce orario costituirà oggetto del contratto di utilizzo, a valle di specifica richiesta dell'impresa ferroviaria.
Ad oggi le Imprese Ferroviarie che hanno sottoscritto un accordo quadro per l'infrastruttura AV/AC sono tre: Trenitalia (scadenza 2033), Italo (scadenza 2033) e SVI (scadenza 2039), per le quali nel mese di marzo 2026 sono stati redatti gli aggiornamenti degli AQ in essere.
Per quanto concerne la rete tradizionale, a marzo 2026 è stato sottoscritto un nuovo AQ con il Richiedente DB Bahn Italia (scadenza 2031). Inoltre, è attualmente in vigore un AQ stipulato con OBB Italia (scadenza 2030).



Nel portale ePIR di RFI (https://epir.rfi.it/arcgis/apps/sites/#/epir), all'interno della sezione "Informazioni per i richiedenti / Allegati Tecnici / Accordi Quadro sottoscritti" è presente una tabella riepilogativa degli Accordi Quadro stipulati tra RFI e i Richiedenti capacità nei segmenti merci e passeggeri.

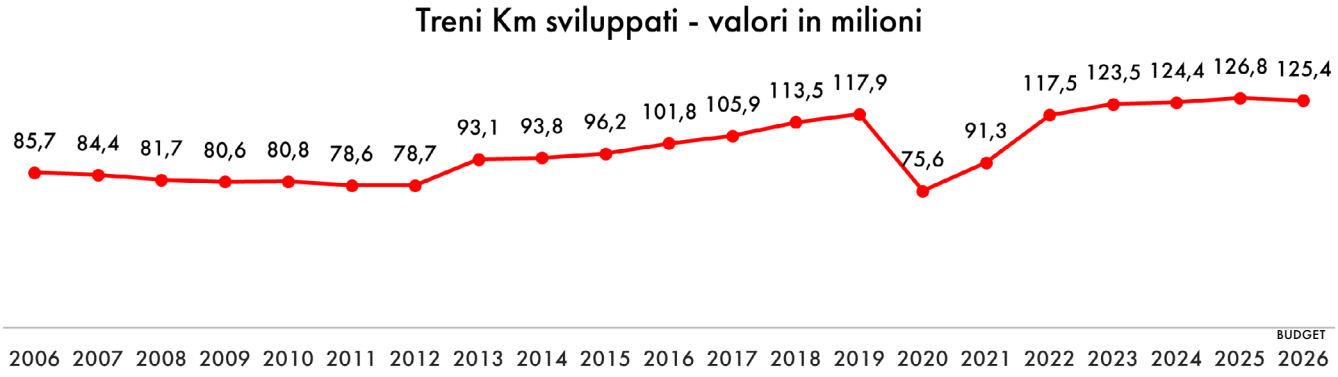

Porta Susa
TURANDOT

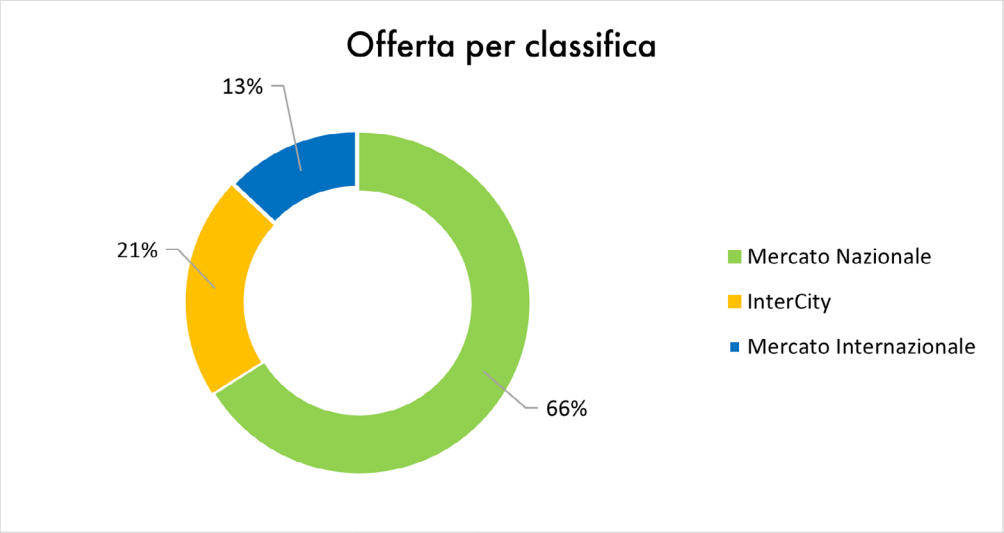
5. Il mercato in Italia

L'offerta per il segmento della lunga percorrenza in Italia è sviluppata da 7 Imprese Ferroviarie:

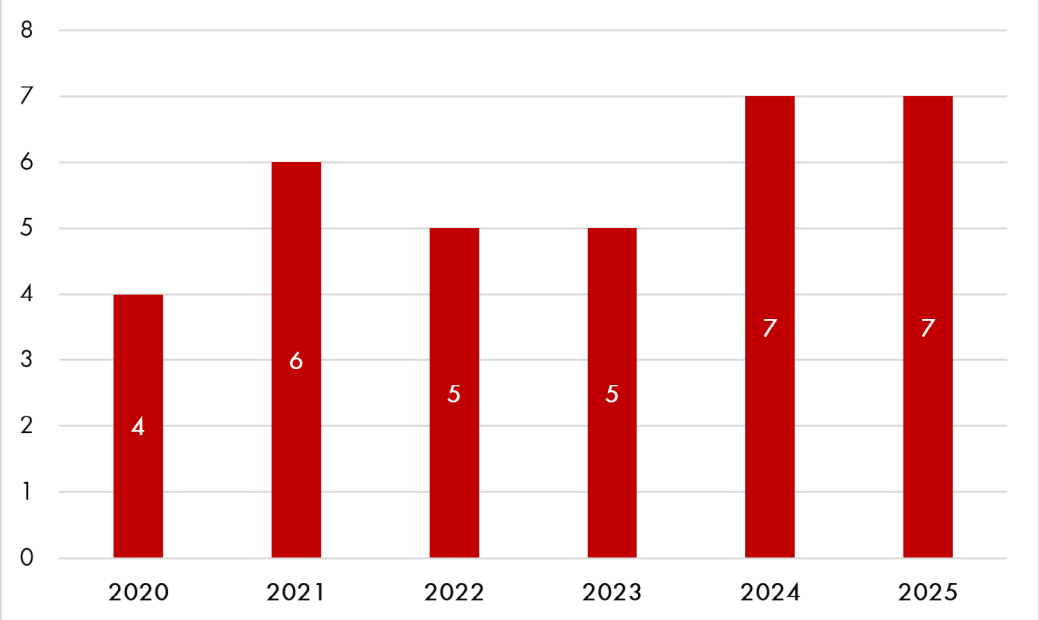
- Trenitalia, che svolge servizio nazionale (Premium, Open, Access, Basic e OSP) e internazionale;
- Italo, che svolge servizio nazionale Premium;
- Trenord-Lunga Percorrenza, che effettua servizio internazionale;
- Rail Cargo Carrier Italia, che effettua servizio internazionale;
- SNCF Voyages Italia, che effettua servizio internazionale;
- GTE, che effettua treni Charter internazionali in date puntuali;
- Longitude Holding, che attualmente non ha servizi programmati.

La maggior parte dell'offerta lunga percorrenza si sviluppa sul network ferroviario Alta Velocità, che negli ultimi anni ha registrato un incremento dei volumi e un aumento della frequenza dei servizi, come si evince dal trend sotto rappresentato.
La restante offerta nazionale subisce variazioni commerciali soprattutto in corrispondenza dei picchi di domanda stagionali (festività, manifestazioni e periodo estivo). Il mercato internazionale, seppur con alcune novità puntuali, è abbastanza stabile.





Le percentuali riportate si riferiscono al totale dei Treni*km programmati in orario 2025/2026



Nel grafico seguente è rappresentato il numero di Imprese Ferroviarie con un contratto in vigore nell'anno di riferimento.

6. Upgrading Collegamento con gli Aeroporti

Al fine di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, il nuovo Regolamento Europeo TEN-T 1679/2024, prevede che gli Stati membri, salvo significative limitazioni geografiche, colleghino gli aeroporti con un volume di traffico superiore a 12 milioni di passeggeri annui, alla rete ferroviaria transeuropea, compresa la rete ferroviaria ad alta velocità dove possibile, entro il 2040.

Mentre, per gli aeroporti aventi un numero annuo di viaggiatori superiore a 4 milioni ed inferiore a 12 milioni, il Regolamento prevede, dove fattibile, il collegamento dell'aeroporto al nodo urbano di riferimento, tramite sistemi di trasporto su rotaie, oppure eccezionalmente, con altri sistemi di trasporto pubblico a zero emissioni, entro il 2050.

Infine, per aeroporti con passeggeri annui inferiori a 4 milioni, il Regolamento sottolinea come tali collegamenti sostenibili, dove realizzabili, debbano essere incoraggiati.

Gli aeroporti ad oggi collegati alla rete ferroviaria nazionale, sono i seguenti: Roma Fiumicino, Torino Caselle (ex GTT), Trieste, Cagliari Elmas, Palermo, Ancona-Falconara e Catania Fontanarossa (per il quale è previsto il potenziamento dell'impianto ferroviario).

Tramite ferrovie gestite da altri operatori, ma ben connesse alla rete RFI, è possibile raggiungere gli aeroporti di Bari Palese e Milano Malpensa. Sistemi di tipo "People Mover" (non gestiti da RFI), collegano gli aeroporti di Bologna e Pisa alle relative principali stazioni ferroviarie. Mentre, il collegamento su ferro all'aeroporto di Milano Linate è assicurato dalla linea metropolitana M4, accessibile da più località di servizio RFI.

Con gli obiettivi di favorire l'intermodalità ferro-aria per il traffico passeggeri e di raggiugere i target ambientali europei, RFI sta attuando numerosi interventi, per realizzare nuovi collegamenti ferroviari con gli aeroporti di: Bergamo, Bolzano, Brindisi, Firenze, Genova, Olbia, Perugia, Salerno, Trapani e Venezia.

Differentemente, l'aeroporto di Napoli Capodichino non è attualmente raggiungibile tramite ferrovia, tuttavia è in corso di realizzazione una fermata della rete metropolitana, gestita da altro Ente.



7. Puntualità Treni Mercato Lp

Puntualità Reale: è la puntualità percepita dal cliente e viene calcolata effettuando il rapporto tra i treni arrivati nella soglia di puntualità indicata e il totale dei treni circolati.

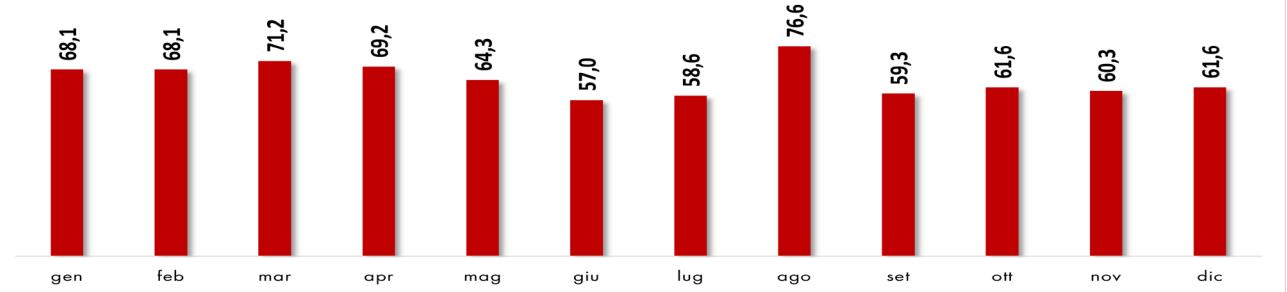
Puntualità Standard B1: misura lo standard prestazionale cumulato del Gestore Infrastruttura e delle Imprese Ferroviarie al netto delle cause esterne, ossia di quelle cause perturbative della circolazione non riconducibili a responsabilità del GI o delle IF (suicidi, furti, avverse condizioni meteo, movimenti tellurici, ecc.). I treni penalizzati da suddette cause sono considerati puntuali e vengono sommati a quelli arrivati in soglia di puntualità. Si ottiene dal rapporto tra la somma dei convogli giunti in fascia e quelli arrivati fuori fascia ma attribuiti a cause esterne e il totale dei treni circolati.

Obiettivo di Puntualità 2025: per l'anno 2025, il Gestore Infrastruttura, ha adottato come parametro di misurazione delle performance di puntualità dei treni circolanti sulla propria infrastruttura la puntualità reale. L'obiettivo è stabilito a inizio anno come parametro di riferimento in funzione di:

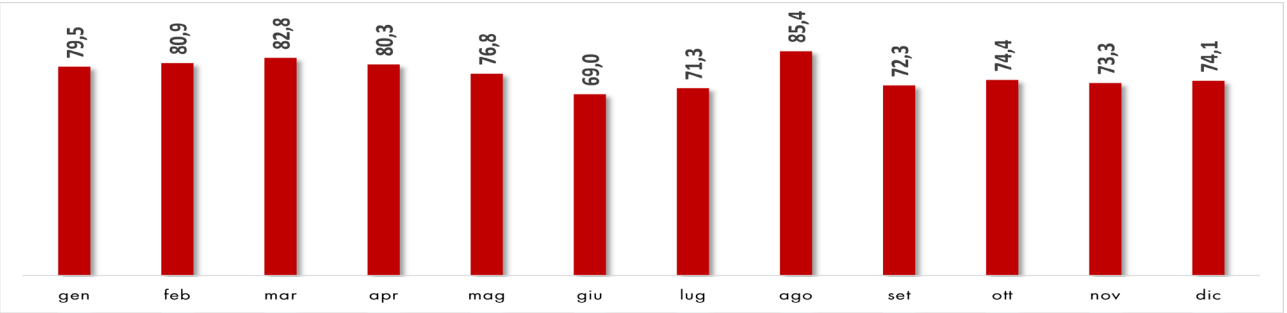
- volumi di traffico attesi;
- modifiche infrastrutturali;
- modifiche commerciali richieste delle Imprese Ferroviarie.

Gli indicatori di puntualità reale sono misurati rispetto agli arrivi a destinazione entro 5 minuti.

PUNTUALITÀ REALE (%) ANNO 2025 DEI TRENI MERCATO ARRIVATI A DESTINAZIONE ENTRO 5 MINUTI



PUNTUALITÀ (%) REALE ANNO 2025 DEI TRENI MERCATO ARRIVATI A DESTINAZIONE ENTRO 10 MINUTI



Andamento Puntualità 2025 vs 2024:La puntualità reale nei 5 minuti a destinazione nel 2025 è stata pari al 64,5% con un incremento del +3% rispetto a quella registrata nel 2024 (61,5%).

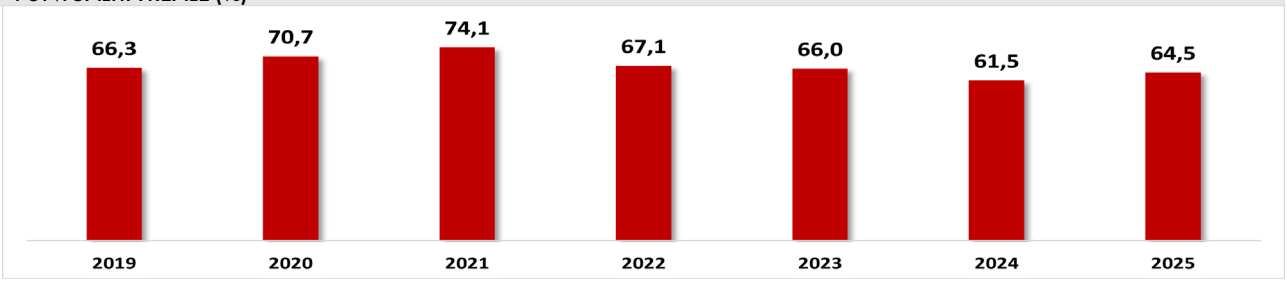
Analogo andamento per la puntualità reale nei 10 minuti a destinazione consuntivata nel 2025 pari al 76,6 %, con un incremento del +2,5% rispetto a quella registrata nel 2024 (74,1%).

I volumi di traffico del 2025 si sono attestati a circa 367 treni/giorno.

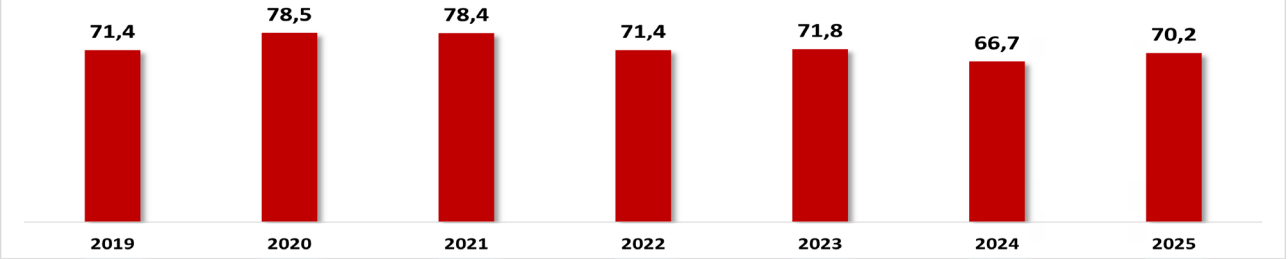
La puntualità Standard B1 nei 5 minuti a destinazione è pari a 70,2 % in aumento di circa +3,5 % con il valore del 2024 (66,7%).

Puntualità Mercato anno 2025 vs anni precedenti entro 5 minuti a destinazione

PUNTUALITÀ REALE (%)



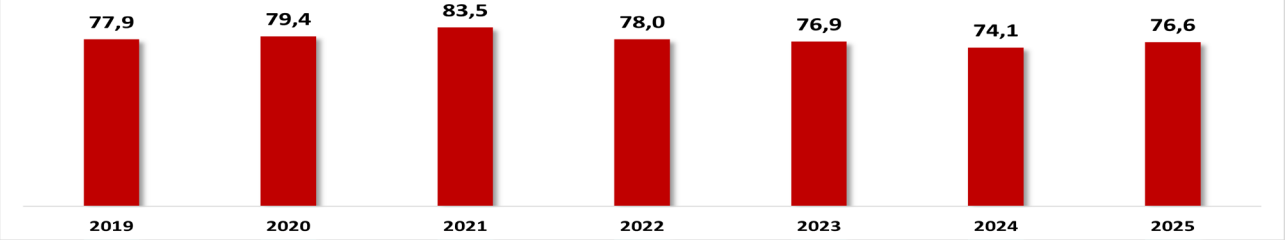
PUNTUALITÀ STANDARD B1 (%)



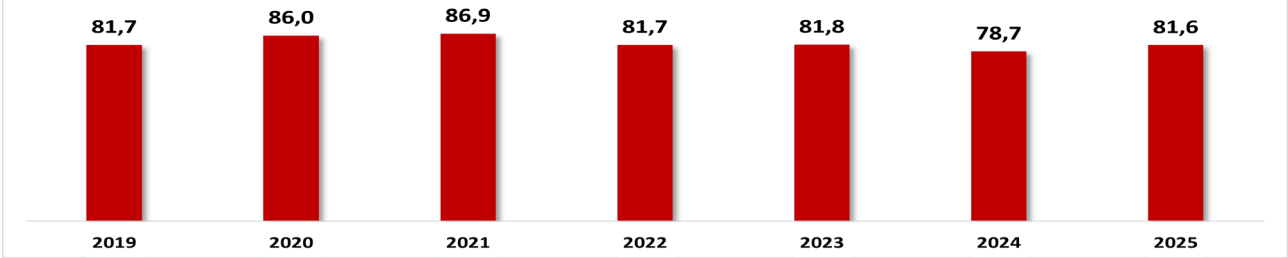
La puntualità Standard B1 nei 10 minuti a destinazione è pari a 81,8%, con un incremento pari a +0,1% rispetto a quella del 2024 (81,7 %).

Puntualità Mercato anno 2025 vs anni precedenti entro 10 minuti a destinazione

PUNTUALITÀ REALE (%)



PUNTUALITÀ STANDARD B1 (%)



I valori target della puntualità RFI sono pubblicati nel Prospetto Informativo della Rete (portale ePIR), in ottemperanza a quanto previsto dalla Delibera ART n.151/2019, e sono conseguentemente aggiornati annualmente nell'ambito del Contratto di Programma – parte Servizi.

Puntualità RFI entro 5 minuti
Obj 2025 : 77,30
Consuntivo 2025 80,05

Puntualità reale entro 10 minuti
Obj 2025: 74,3
Consuntivo 2025: 76,6

8. Puntualità Treni Servizio Universale Lp

Puntualità Reale: è la puntualità percepita dal cliente e viene calcolata effettuando il rapporto tra i treni arrivati nella soglia di puntualità indicata ed il totale dei treni circolati.

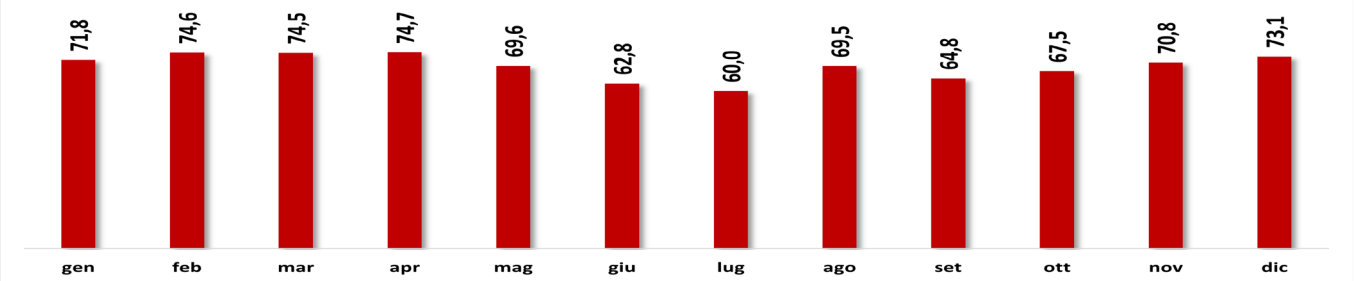
Puntualità Standard B1: misura lo standard prestazionale cumulato del Gestore Infrastruttura e delle Imprese Ferroviarie al netto delle cause esterne, ossia di quelle cause perturbative della circolazione non riconducibili a responsabilità del GI o delle IF (suicidi, furti, avverse condizioni meteo, movimenti tellurici, ecc.). I treni penalizzati da cause esterne sono considerati puntuali e vengono sommati ai treni arrivati in soglia di puntualità. Si ottiene dal rapporto tra la somma dei treni arrivati in fascia e i treni arrivati fuori fascia ma attribuiti a cause esterne e il totale dei treni circolati.

Obiettivo di puntualità 2025: per l'anno 2025, il Gestore Infrastruttura, ha adottato come parametro di misurazione delle performance di puntualità dei treni circolanti sulla propria infrastruttura la puntualità reale. L'obiettivo è stabilito a inizio anno come parametro di riferimento in funzione di:

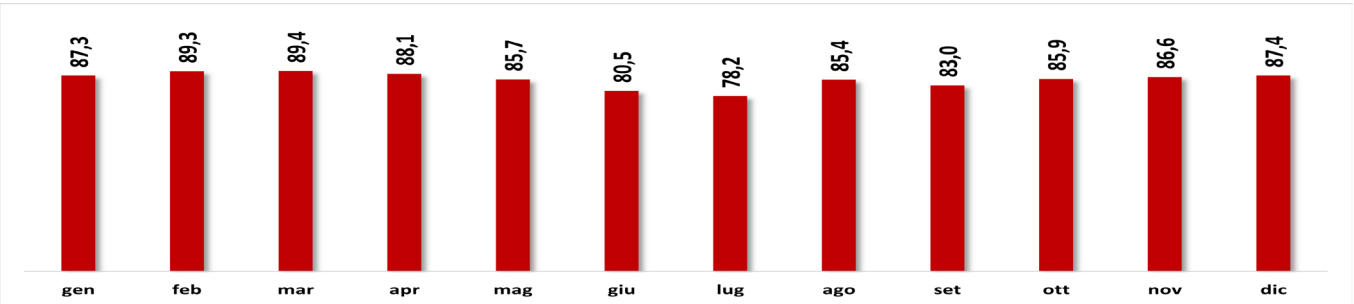
- volumi di traffico attesi;
- modifiche infrastrutturali;
- modifiche commerciali richieste delle Imprese Ferroviarie.

Gli indicatori di puntualità reale sono misurati sia rispetto agli arrivi a destinazione entro 5 minuti, sia rispetto agli arrivi a destinazione entro 15 minuti.

PUNTUALITÀ REALE (%) ANNO 2025 DEI TRENI SERVIZIO UNIVERSALE ARRIVATI A DESTINAZIONE ENTRO 5 MINUTI



PUNTUALITÀ REALE (%) ANNO 2025 DEI TRENI SERVIZIO UNIVERSALE ARRIVATI A DESTINAZIONE ENTRO 15 MINUTI



Andamento puntualità 2025 vs 2024

La puntualità reale nei 5 minuti a destinazione nel 2025 è stata pari a 69,5 %, con un incremento +6% rispetto a quella registrata nel 2024 (63,5 %).

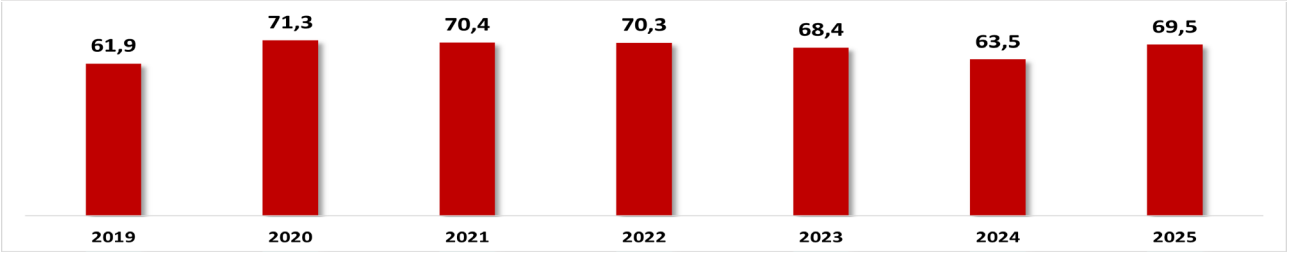
I volumi di traffico del 2025 hanno registrato un valore medio di 187 tr/g. L'andamento della puntualità annuale a destinazione entro i 15 minuti registra, nel consuntivo 2025, un valore di 85,6 %, in incremento del +3 % rispetto al consuntivo 2024 (82,6%)

Il miglioramento complessivo è da attribuire ad un calo generalizzato dei treni giunti fuori fascia per responsabilità del Gestore Infrastruttura e delle Imprese Ferroviarie, nonostante un incremento delle cause esogene ed a fronte di un incremento dei volumi di traffico del +4% rispetto all'anno precedente.

La puntualità Standard B1 nei 5 minuti a destinazione è pari a 75,4 %, con un incremento pari a +5,9 % rispetto a quella del 2024 (69,5%).

Puntualità Servizio Universale anno 2025 vs anni precedenti entro 5 minuti a destinazione

PUNTUALITÀ REALE (%)



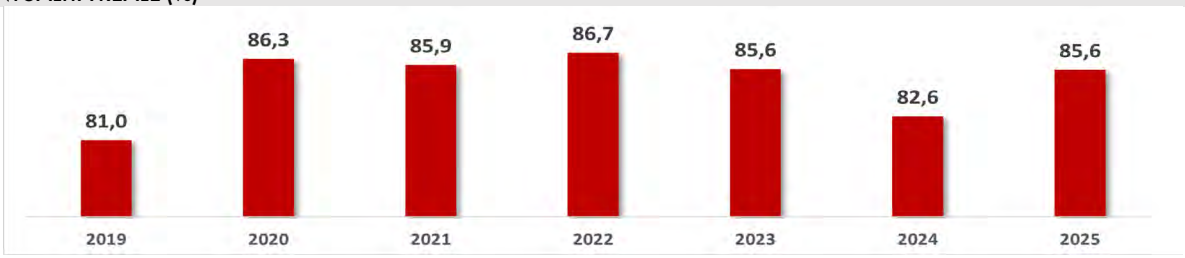
PUNTUALITÀ STANDARD B1 (%)



La puntualità Standard B1 nei 15 minuti a destinazione è pari a 89,8%, con un decremento pari a -0,6% rispetto a quella del 2024 (90,4%).

Puntualità Servizio Universale anno 2025 vs anni precedenti entro 15 minuti a destinazione

PUNTUALITÀ REALE (%)



PUNTUALITÀ STANDARD B1 (%)



I valori target della puntualità RFI sono pubblicati nel Prospetto Informativo della Rete (portale ePIR), in ottemperanza a quanto previsto dalla Delibera ART n.151/2019, e sono conseguentemente aggiornati annualmente nell'ambito del Contratto di Programma – parte Servizi.

Puntualità RFI entro 5 minuti
Obj 2025 : 77,50
Consuntivo 2025 82,93

Puntualità reale entro 15 minuti
Obj 2025: 82,6
Consuntivo 2025: 85,6

9. Overview delle azioni 2026 - 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Passante AV di Firenze		2029
Velocizzazione linea Milano - Genova		2026 fase 2028 co.
Potenziamento tecnologico Torino - Padova		2027
Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)		2028 fase oltre 2030 co.
Upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna - Verona		2028
Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Ovest		2029
Velocizzazione linea Torino - Genova		2028 fase oltre 2030 co.
Accesso al Brennero		2029 lotto 1
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Pescara - Termoli -Foggia)		2028
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Foggia - Bari - Brindisi)		2028 fase 2029 co.
Salerno-Reggio Calabria		2028 fase oltre 2030 co.

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Potenziamento tecnologico Bologna - Padova		2028 fase 1 2029 fase 2 2030 co.
Stazione AV Foggia S. Lorenzo		2029 fase1 oltre 2030 fase 2
Potenziamento Venezia - Trieste		2028 fase 1 oltre 2030 co.
Itinerario Napoli - Bari		2028 fase 2030 co.
Potenziamento tecnologico Bologna - Piacenza		2029
Taranto-Battipaglia		2028 fase oltre 2030 co.
Velocizzazione direttrice Salerno - Taranto		2027
Quadruplicamento Tortona - Voghera opere prioritarie: PRG e ACC di Tortona		2027 fase 2030 co.
Terzo Valico dei Giovi		2028
Brescia-Verona-Vicenza: tratta Brescia-Verona		2027 fase oltre 2030 co.
Brescia-Verona-Vicenza: tratta Verona-Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza		2027 fase oltre 2030 co.
Upgrading tecnologico Linea AV/AC Roma - Napoli		2027
Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Est		2030

10. Overview delle azioni oltre il 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI
Nuovo valico del Brennero	
Upgrading tecnologico Verona-Brennero	
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce tratta Bologna - Rimini	



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Direzione Strategie, Sostenibilità e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture
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 ottobre 2026

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE