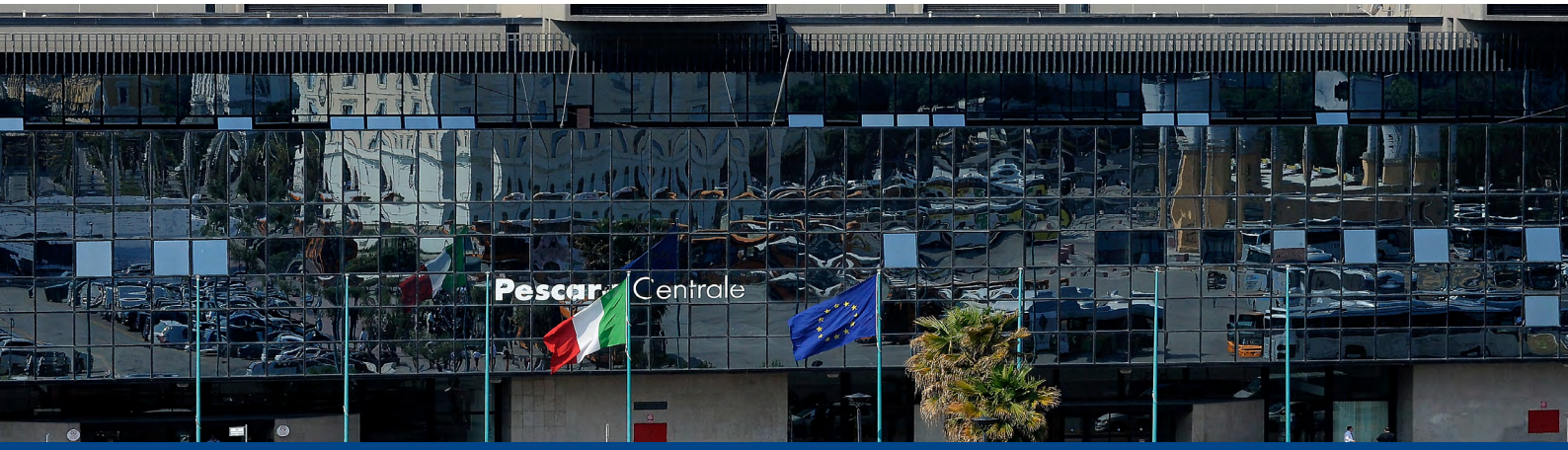
IL PIANO COMMERCIALE

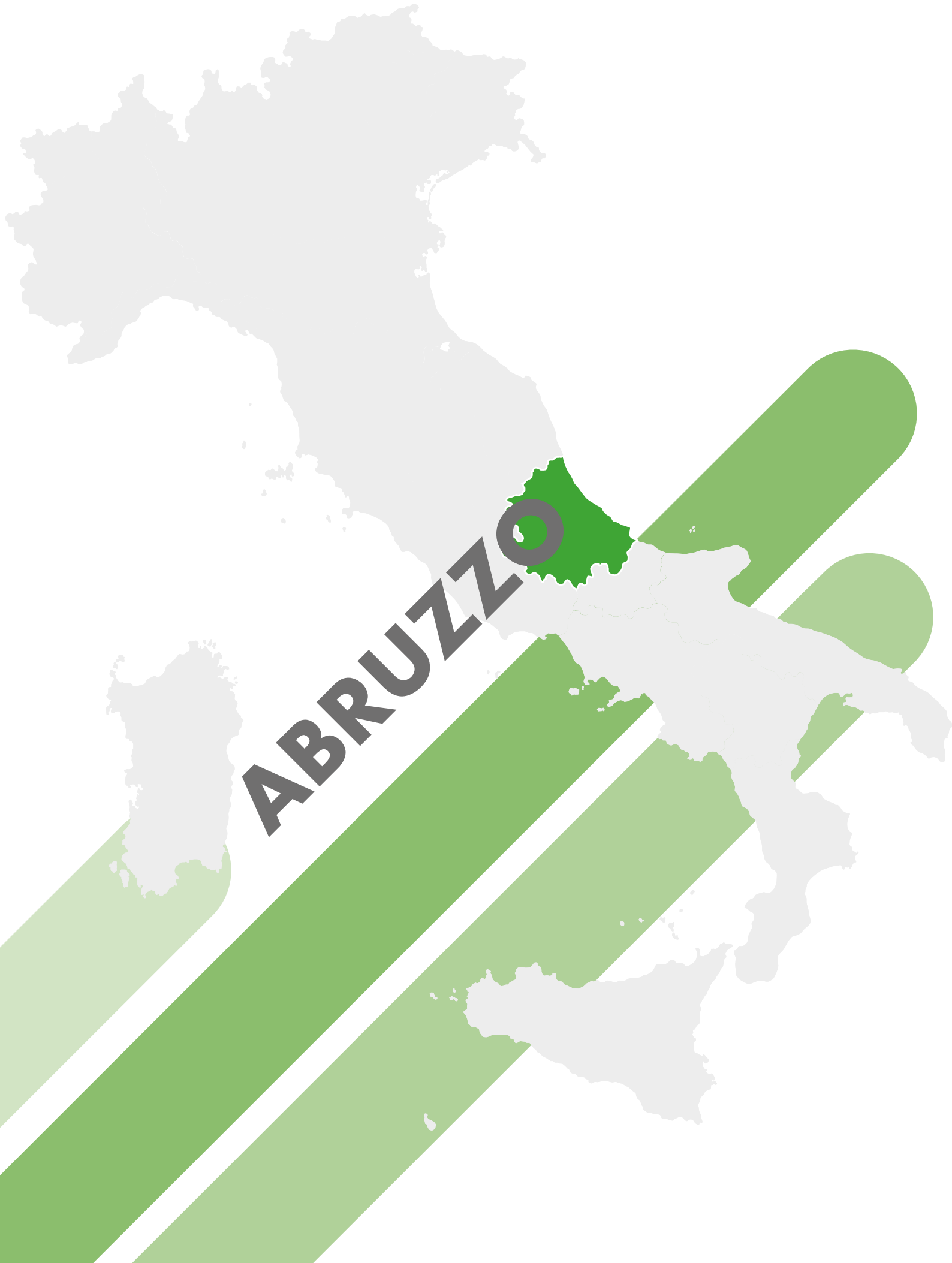
EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE ABRUZZO



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE


ABRUZZO

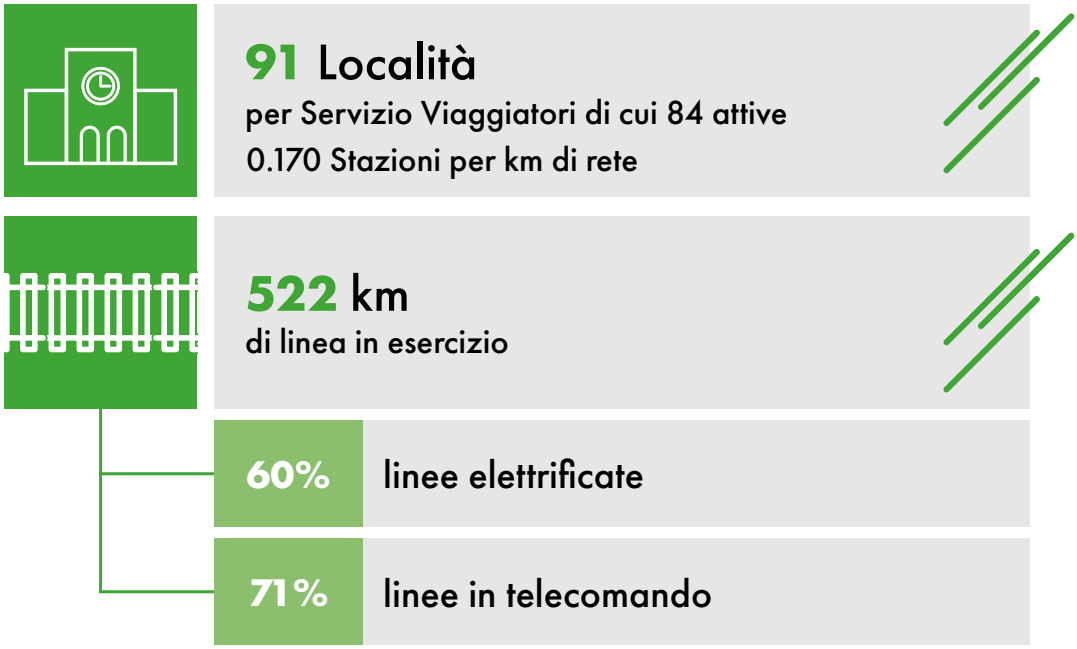
ABRUZZO

Infrastruttura e tecnologie	4
I servizi: scenario attuale	6
I servizi: scenario di sviluppo	8
Azioni di Piano	9
Overview delle azioni 2026 - 2030	13
Azioni di Piano 2026 - 2030	15
Overview delle azioni oltre il 2030	21
Azioni di Piano oltre il 2030	22

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Abruzzo si estende per 10.794 km² e conta 1,3 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 305 Comuni distribuiti in 4 Province.

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 abitativa.



Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

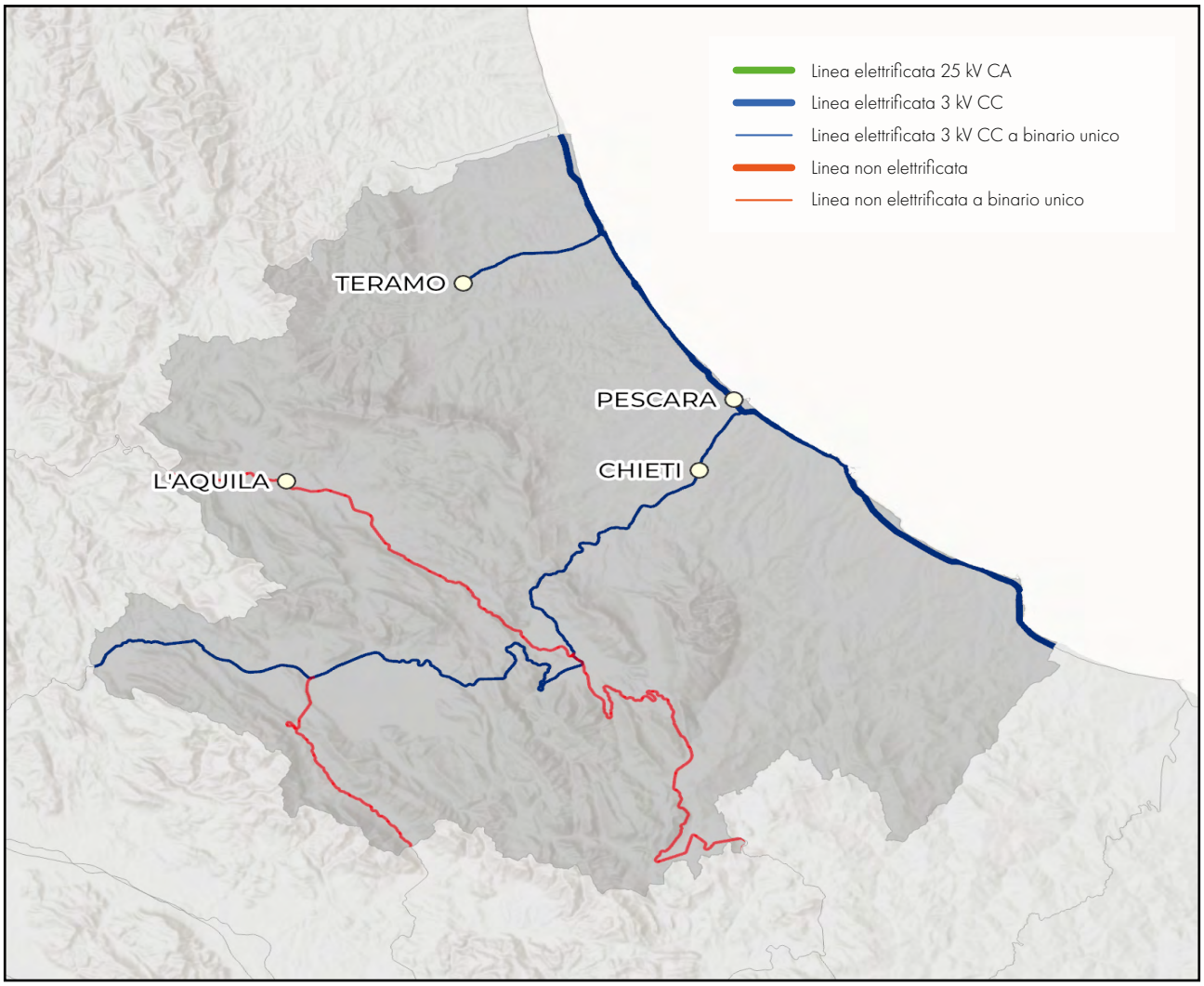
ALIMENTAZIONE

Linee elettrificate	315 km
› Linee a doppio binario	120 km
› Linee a semplice binario	195 km
Linee non elettrificate (diesel)	207 km

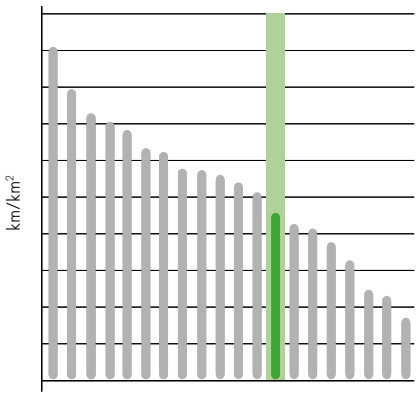
TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	371 km

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

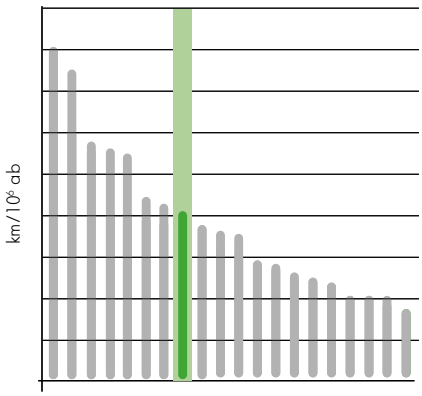


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



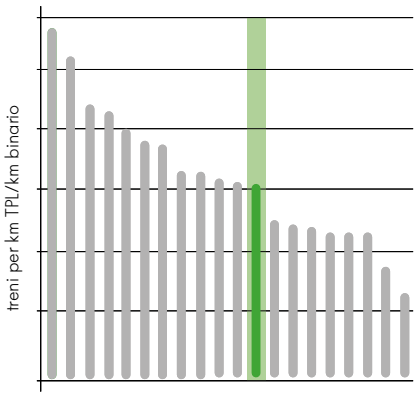
0,048 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



390,8 km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



7.101 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

Il sistema di trasporto ferroviario dell'Abruzzo presenta una sostanziale concentrazione dei servizi lungo la direttrice Adriatica e la linea per Roma. Pescara è il principale polo generatore di traffico ove avviene anche l'integrazione tra servizi del trasporto regionale e servizi della lunga percorrenza sull'asse Milano/Bologna - Bari.

La direttrice Adriatica presenta servizi sostanzialmente cadenzati.
Servizi extraurbani:

- Ancona - Pescara 120 minuti con rinforzi;
- Sulmona/Pescara/Lanciano - Teramo 60 minuti;
- Pescara - Termoli 60 minuti;
- Pescara/S. Benedetto - San Vito - Lanciano (14 collegamenti/giorno).

La direttrice Pescara - Roma si focalizza su servizi ad hoc in ragione delle puntuali esigenze di mobilità.
Servizi extraurbani:

- Pescara - Sulmona 60 minuti;
- Pescara/Sulmona - Roma (9 collegamenti/giorno);
- Avezzano - Roma (15 collegamenti/giorno);
- Avezzano - Cassino (12 collegamenti/giorno) integrati con l'offerta della direttrice Roma - Napoli via Cassino;
- Avezzano - Sulmona (6 collegamenti giorno).

Da segnalare i servizi di tipo extraurbano della città dell'Aquila, tendenzialmente a frequenza oraria:

- Sulmona - L'Aquila;
- L'Aquila - Rieti - Terni;
- Pescara - L'Aquila (1 coppia/giorno) – utilizzo della bretella di Sulmona, servizio viaggiatori nella stazione di Sulmona Santa Rufina

Completano il panorama dei servizi relazioni spot non strutturate che collegano le varie località in ragione di puntuali esigenze di mobilità giornaliere.

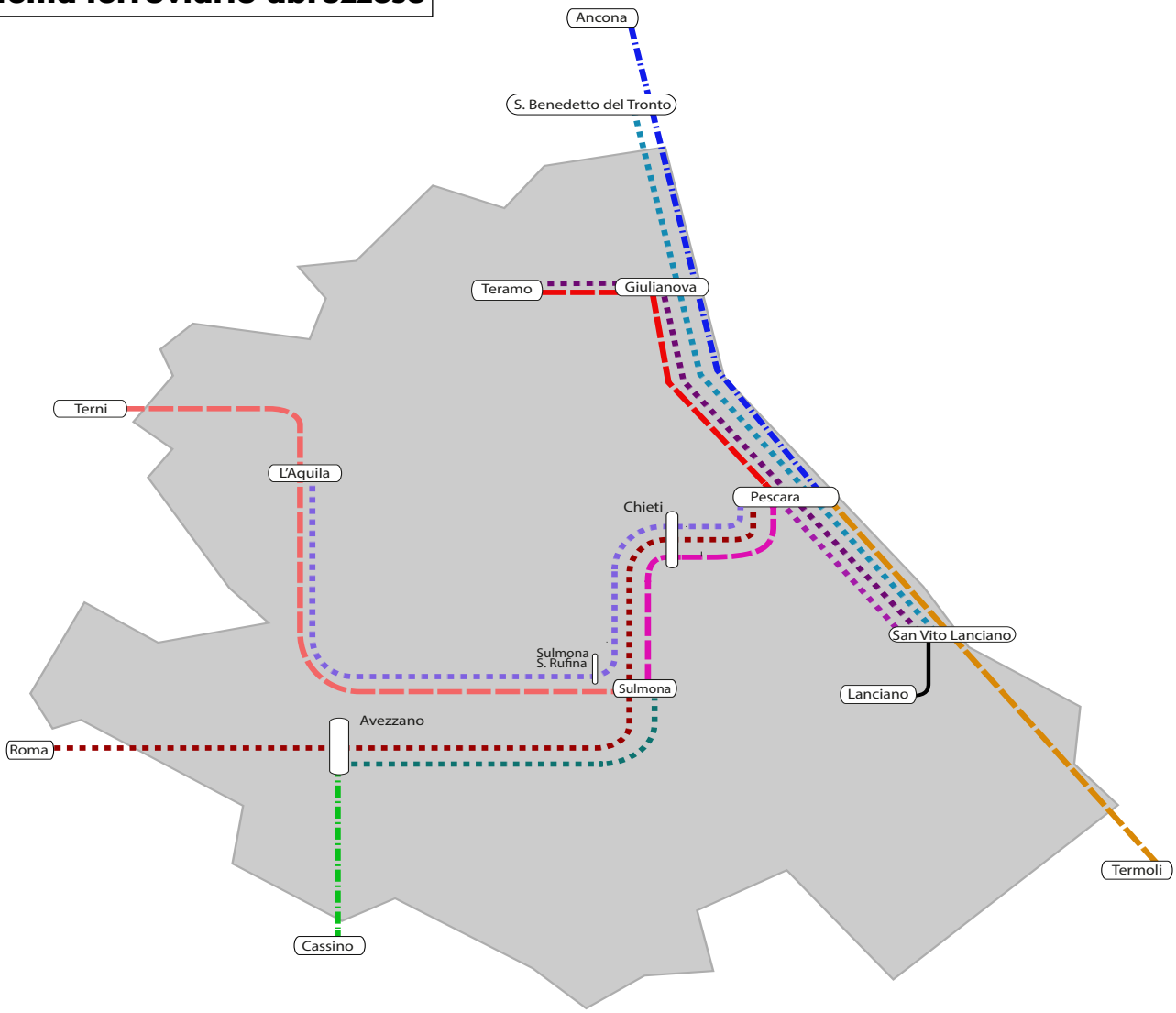
Località di servizio principali del TPL

Località di servizio	N° fermate/giorno medio feriale
Pescara	148
Pescara Porta Nuova	90
Giulianova	82
Roseto Degli Abruzzi	79
Pineto Atri	79
Montesilvano	72
Silvi	71
Sulmona	65
Francavilla Al Mare	56
Avezzano	54
Ortona	52
Pescara Tribunale	52
S.Vito Lanciano	51
Scerne di Pineto	50

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni al giorno medio feriale
Pescara - Termoli	27
Pescara - Teramo	27
L'Aquila - Sulmona	22
L'Aquila - Terni	20
Ancona-Pescara	18
Pescara - Sulmona	16
Avezzano - Roma Tiburtina	15
Avezzano - Cassino	12
Avezzano - Sulmona	7
Avezzano - Roma Termini	5
Lanciano - S.Benedetto del Tronto	5
Pescara - Roma Termini	4

Il sistema ferroviario abruzzese



4,4 milioni treni*km/anno

224 treni al giorno

Valori orario 2025-2026 - contrattualizzato

LEGENDA

- Tratta a frequenza 15 minuti
- Tratta a frequenza 30 minuti
- Tratta a frequenza 60 minuti
- Tratta a frequenza 120 minuti
- Tratta a frequenza spot
- Tratta altro Gestore o estera
- Tratta RFI che prosegue con altro Gestore

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

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Abruzzo	Molise	Umbria	Marche	Lazio
224	29 (12,9%)	20 (8,9%)	33 (14,7%)	40 (17,9%)

I rimanenti 102 treni al giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale

Scenario di sviluppo

Grazie ai progetti del terzo binario tra Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova e della bretella di Sulmona sarà possibile attivare dei nuovi servizi non cadenzati tra Pescara e L'Aquila e tra Pescara e Alanno, dove sarà anche modificato il PRG della stazione (a valere sul progetto di potenziamento della Roma - Pescara).

Sulla bretella di Sulmona è stata attivata la fermata di Sulmona Santa Rufina, che consente ai servizi diretti Pescara - L'Aquila di fare servizio viaggiatori a Sulmona.

Il raddoppio Pescara - Chieti - Interporto d'Abruzzo permetterà di istituire un servizio cadenzato ogni 60' tra Pescara e Chieti e tra Pescara e Sulmona, nonché della relazioni veloci da Pescara a Roma e L'Aquila.

Nel progetto di raddoppio è inoltre prevista la nuova fermata Aeroporto, che permetterà di collegare il servizio ferroviario a quello aereo.

Gli interventi tecnologici previsti sulla linea adriatica saranno a beneficio della regolarità del servizio eterotachico presente sulla direttrice.

Infine, un altro importante progetto per regione Abruzzo è il potenziamento della linea Roma - Pescara, che nella sua prima fase di avanzamento, grazie ai raddoppi selettivi sulle tratte Scafa - Manoppello e Manoppello - Interporto, garantirà un miglioramento della regolarità dei servizi interessanti la linea.



Velocizzazione e integrazione

Azioni di Piano

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE SCHEDE PROGETTO

1. TITOLO DEL PROGETTO

XXXXXXXXXXX

6. ANNO DI ATTIVAZIONE

20XX

(XXX: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx)

XXXXXXXXXXXXXXX

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2. RIFERIMENTO CDP 2022 - 2026

4. TIPOLOGIA DI BENEFICIO COMMERCIALE



VELOCITÀ

Tratta Cagliari - Sassari

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



CAPACITÀ

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



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

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



REGOLARITÀ

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



PRESTAZIONI

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



GESTIONE DEI ROTABILI

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



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

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

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

LEGENDA

1. Il titolo individua univocamente uno specifico progetto.
2. Indica la riga del Contratto di Programma 2022-2026 alla quale afferisce il finanziamento dell'intervento.
3. Sintetica spiegazione del progetto volta anche a fornire, a parere del Gestore, tutte le informazioni funzionali alle Imprese Ferroviarie per valutarne gli impatti diretti e indiretti sulla loro attività.
4. Indica qualitativamente la tipologia di benefici commerciali associati all'intervento, la distinzione di colori li colloca nei diversi business: il verde per il TPL, il rosso per il Lungo Percorso e il giallo per il Merci; nei casi in cui il beneficio ha effetto su più di un business, l'icona presenta contemporaneamente i colori relativi.
5. Indica quantitativamente il principale KPI prestazionale sotteso alla realizzazione dell'intervento.
6. Rappresenta l'anno previsto di attivazione all'esercizio con Circolare Compartimentale. In caso i progetti prevedano più fasi di attivazione che hanno ricadute in termini di benefici per le IF verrà data evidenza delle su menzionate diverse fasi.

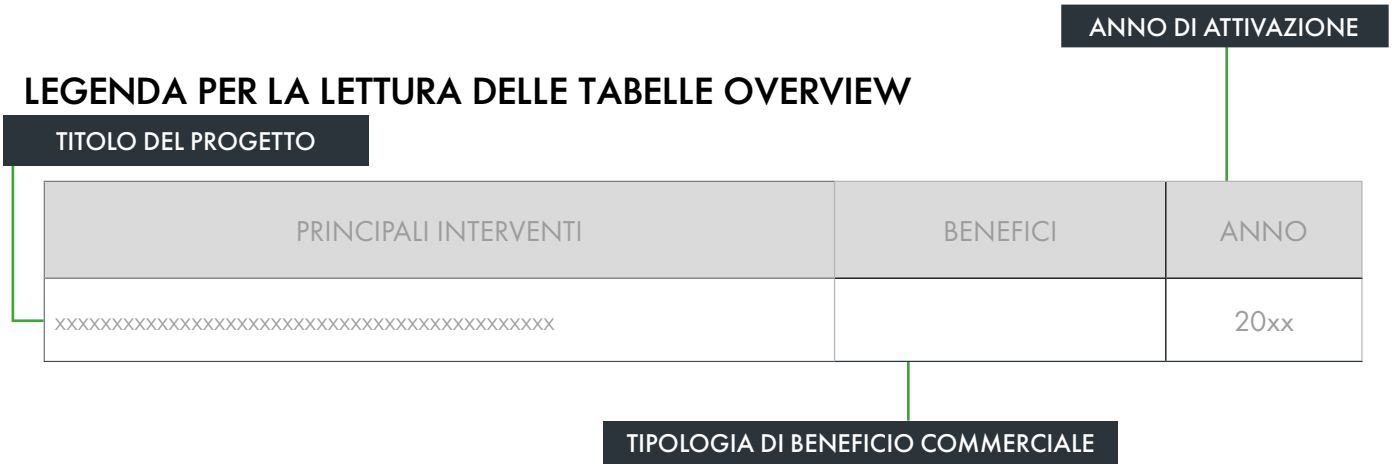
NOTE ESPLICATIVE

NB1: il beneficio legato a *velocità/tempi di viaggio* si riferisce a innalzamento della velocità di fiancata e/o recuperi di percorrenza e/o riduzione tempi di viaggio. Il reale beneficio potrà essere consolidato solo in relazione al modello di esercizio effettivo.
NB2: il beneficio legato all'incremento di *capacità* si riferisce al massimo numero di treni che possono essere commercializzati nella tratta potenziata. La reale possibilità di commercializzazione potrà essere consolidata solo in relazione al modello di esercizio effettivo. Il numero di treni/h si intende per senso di marcia se non diversamente esplicitato. Per i progetti che avranno un concreto impatto sull'aumento dei servizi, è rappresentato il modello di esercizio obiettivo, con il dettaglio dei nuovi servizi che verranno implementati.
NB3: il beneficio legato al miglioramento dell'*accessibilità* è associato a interventi che incrementano o facilitano i punti di accesso alla rete e/o consentono l'attivazione di nuovi servizi.
NB4: il beneficio legato alla *regolarità* è associato a interventi che riducono i ritardi derivanti da:

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

NB5: il beneficio legato all'incremento delle *prestazioni* è associato a interventi per il business merci che permettono di aumentare il modulo e/o la sagoma e/o massa assiale di linea e/o potenziamento dei terminali.
NB6: il beneficio legato alla gestione dei rotabili è associato a interventi che variano la capacità dell'impianto.
NB7: il beneficio legato alla gestione degli spazi di stazione è associato a interventi che variano le superfici destinate all'attesa dei viaggiatori, all'attività commerciale delle Imprese Ferroviarie e alle altre attività commerciali.

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE TABELLE OVERVIEW



LEGENDA PER LA LETTURA DELLE ICONE PNRR

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

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE ICONE BENEFICI PRESTAZIONI

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

Overview delle azioni 2026 - 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Pescara - Termoli - Foggia)		2029
Nuovo collegamento con il Porto di Vasto		2027 fase oltre 2030 co.
Potenziamento della linea Terni – Rieti – L'Aquila - Sulmona		2028 fase 1 oltre 2030 co.
Potenziamento linea Guidonia - Sulmona		2027
Roma - Pescara		2028 fase oltre 2030 co.

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Potenziamento della linea Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona

PNRR
Misura 1.10

- **2028** *Fase 1*
- *Oltre il* **2030*** *completamento*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P210A - Potenziamento della linea Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona

Descrizione del progetto

La tratta Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona attraversa le Regioni Umbria, Lazio e Abruzzo e presenta uno sviluppo lineare di circa 163 km.

A causa dell'orografia dei luoghi attraversati, la linea si presenta tortuosa, con livellette caratterizzate da elevati valori di ascesa e ridotti raggi di curvatura. Ciò determina delle limitazioni relativamente alla velocità massima di percorrenza della linea.

Il progetto prevede, per la sola tratta Terni - Rieti, i seguenti interventi:

- rettifiche di tracciato tra Marmore e Rieti per elevare la velocità da 75 km/h a 100 km/h;
- modifiche ai Piani Regolatori Generali degli impianti di Rieti, P.M. Stroncone, Contigliano, Greccio e Marmore con velocizzazioni degli itinerari di stazione a 60 km/h, con movimenti contemporanei, realizzazione di sottopassi/sovrappassi, adeguamento dei marciapiedi L125/H55;
- adeguamento dei posti periferici dell'ACCM Terni - Sulmona nel tratto Terni - Rieti;
- soppressione di alcuni Passaggi a Livello.

A completamento del progetto sono inoltre previsti l'adeguamento del peso assiale a categoria C3 della tratta Rieti - L'Aquila e l'elettrificazione della tratta L'Aquila - Sulmona.

Nel programma nazionale ERTMS è prevista l'implementazione del sistema ACCM/ERTMS L2 stand alone sulla linea Terni - Sulmona.

In prima fase è prevista l'attivazione del P.M. Stroncone e dell'ERTMS.

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

Benefici commerciali

VELOCITÀ	L'investimento consentirà una riduzione dei tempi di percorrenza dei servizi regionali
REGOLARITÀ	Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alla soppressione dei Passaggi a livello e all'eliminazione delle interferenze viarie
PRESTAZIONI	Adeguamento prestazionale del peso assiale C3 della tratta Rieti - L'Aquila per consentire la circolazione dei treni passeggeri di nuova generazione
SOSTENIBILITÀ	Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Potenziamento linea Guidonia - Sulmona • 2027

Rif. CdP-I: A2001B - Tecnologie per la circolazione;
Rif. CdP-I: A2004E - Dismissione contesti di esercizio obsoleti

Descrizione del progetto
Il progetto prevede interventi di upgrading tecnologico degli impianti di linea e di stazione; in particolare la tratta verrà inserita nel nuovo sistema di comando e controllo della circolazione, con gestione dal Posto Centrale di Roma Termini; verranno inoltre realizzati l'upgrade tecnologico del sistema di distanziamento dei treni e interventi ai piani regolatori delle stazioni finalizzati alla velocizzazione negli impianti sede di incrocio, con possibilità di movimenti contemporanei, sottopassi, semplificazioni, upgrading banchine di stazione e rinnovo dei dispositivi di informazione al pubblico (IaP).

Sono stati completati gli interventi di upgrading tecnologico fino ad Avezzano (esclusa).
In una ulteriore fase è prevista l'estensione dell'upgrading tecnologico da Avezzano a Cocullo (esclusa) e successivamente il completamento da Cocullo a Sulmona.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

Per i Regionali, recupero medio di 1,4 minuti per ogni treno incrociante nelle sedi di incrocio oggetto dell'intervento



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

PNRR
Misura 1.10

• **2028**

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

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

Descrizione del progetto

Per la tratta Pescara – Termoli – Foggia l'investimento prevede minime rettifiche di tracciato, adeguamenti di gallerie e della linea elettrica, innalzamenti locali di soprelevazione, adeguamento armamento ferroviario e opere d'arte, upgrading tecnologico di alcuni impianti, nuovo sistema di distanziamento, adeguamento stazioni e marciapiedi.

Tali interventi porteranno una riduzione fino a 35' dei tempi di percorrenza Bologna – Lecce relativamente ai servizi lunga percorrenza.

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

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

- Francavilla – Ortona (già attivata);
- Ortona – Porto di Vasto;
- Porto di Vasto – Termoli;
- 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;
- 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

Roma-Pescara

- **2028** *fase*
- *Oltre il* **2030*** *completamento*

Rif. CdP-I: P240A - Roma-Pescara
Rif. CdP-I: P240B - Roma-Pescara

Descrizione del progetto

Il progetto, assieme al raddoppio della tratta Pescara-Chieti-Interporto d'Abruzzo, ricade nel più ampio intervento di potenziamento della direttrice Roma-Pescara e prevede il raddoppio delle seguenti tratte:

- Scafa – Manoppello: raddoppio prevalentemente in variante di circa 7 km, con velocità massima fino a 180 km/h e realizzazione nell'impianto di Alanno di un nuovo binario tronco per gli attestamenti dei servizi regionali da/per Pescara;
- Manoppello – Interporto d'Abruzzo: raddoppio in sede per circa 5 km, con velocità massima fino a 180 km/h;
- Sulmona – Pratola Peligna: raddoppio in sede per circa 5 km, con velocità massima fino a 180 km/h e realizzazione nell'impianto di Sulmona di un nuovo binario passante dedicato agli attestamenti dei materiali provenienti dalla linea L'Aquila – Sulmona;
- Tagliacozzo – Avezzano: raddoppio in variante per circa 15 km per una velocità massima fino a 200 km/h.

In prima fase saranno realizzati gli interventi ricadenti nella tratta Scafa-Manoppello-Interporto d'Abruzzo.

A completamento del progetto, sono inoltre previsti i seguenti interventi, attualmente in fase di studio:

- raddoppio Avezzano - Sulmona: realizzazione di un tratto in semplice binario velocizzato, in variante rispetto a linea storica;
- raddoppio Pratola Peligna - Scafa;
- nuova linea veloce Roma (Corcolle) - Tagliacozzo.

Nell'investimento sono anche ricompresi la riclassificazione della linea a sagoma P/C 80 e l'adeguamento del peso assiale a categoria D4.

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



Roma-Pescara

Benefici commerciali



REGOLARITÀ

Maggiore regolarità dell'esercizio ferroviario a seguito della soppressione dei Passaggi a Livello presenti lungo le tratte oggetto di raddoppio/potenziamento



CAPACITÀ

Incremento capacità da 4 a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio



ACCESSIBILITÀ PRM

Adeguamento marciapiedi a L250/H55 negli impianti oggetto di intervento



VELOCITÀ

Riduzione tempi di percorrenza: Roma-Pescara in circa 2h rispetto agli attuali 3h 20', con un minor tempo di percorrenza fino a 80' (al completamento di tutti gli interventi previsti sulla direttrice Roma - Pescara)

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



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale (sagoma e massa) per consentire lo sviluppo del traffico merci

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

I principali numeri del progetto

Nuovo collegamento con il porto di Vasto

- **2027** *fase*
- *Oltre il* **2030*** *completamento*

Rif. CdP-I: P087B - Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo - Collegamento al porto di Vasto

Descrizione del progetto

L'intervento prevede:

- il collegamento tra il Porto di Vasto e la stazione omonima di RFI, a servizio delle aree industriali di Piana S. Angelo e Val di Sangro, a mezzo di un tratto di binario non elettrificato diretto sulla banchina portuale, in affiancamento all'attuale sede stradale di via Punta Penna;
- la realizzazione di due binari, uno con funzione di asta di manovra e l'altro con funzione di carico/scarico merci, entrambi di lunghezza pari a 250 m;
- la realizzazione nella stazione di Porto di Vasto di due nuovi binari in sostituzione a quelli presenti, attualmente fuori esercizio, per l'effettuazione di treni con modulo massimo di 575 m.

In prima fase sono previsti interventi minimali di PRG finalizzati a consentire ai raccordati esistenti di poter provvedere al ripristino e riattivazione dei relativi raccordi.

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

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Il nuovo impianto avrà una capacità potenziale di circa 1-2 coppie di treni al giorno di lunghezza massima di 575 m



INTERMODALITÀ

L'intervento, che prevede il miglioramento dell'accessibilità al porto collegandolo direttamente con l'IFN, offrirà la possibilità di potenziare il trasporto multimodale, con passaggio diretto nave-treno sulla banchina

Overview delle azioni oltre il 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI
Roma - Pescara: raddoppio Pescara - Chieti - Interporto d'Abruzzo	



Roma - Pescara: raddoppio Pescara - Chieti - Interporto d'Abruzzo

• *Oltre il* **2030***

Rif. CdP-I: 0307A - Roma-Pescara - ulteriore fasi

Descrizione del progetto

L'intero intervento di raddoppio, della lunghezza di 14 km di cui 1,7 km in variante, è parte costitutiva del progetto di upgrading dell'intera linea Pescara - Roma.

L'opera è suddivisa in 5 lotti:

- Lotto 0: OO.CC. propedeutiche al nuovo binario di collegamento Pescara C.le – Pescara P.N.;
- Lotto 1: Raddoppio Pescara P. N. (e) – P.M. San Giovanni Teatino (e), con:

- rettifiche puntuali di tracciato e conseguenti velocizzazioni;
- l'interramento della linea ferroviaria per circa 540 m mediante una galleria artificiale nel comune di San Giovanni Teatino e la traslazione del P.M. San Giovanni Teatino per circa 1 km verso Roma;
- l'adeguamento a standard TPL (L250/H55) della fermata di Pescara San Marco;
- la realizzazione della nuova fermata di Pescara Aeroporto con marciapiedi L250/H55 a STI PRM;
- l'eliminazione del PL al km 5+879;

- Lotto 2: Raddoppio P.M. San Giovanni Teatino (i) – Chieti (e), comprensivo dell'adeguamento del PRG di P.M. San Giovanni Teatino con binario di precedenza a 750 m e deviate a 60 km/h e adeguamento a standard TPL (L250/H55) della fermata di Chieti Madonna delle Piane;
- Lotto 3: Raddoppio Chieti (e) – Interporto d'Abruzzo (i);
- Lotto 4: PRG di Chieti.

E' inoltre prevista la realizzazione di un nuovo collegamento, di estesa pari a circa 1 km, tra la stazione di Pescara Centrale e la stazione di Pescara Porta Nuova, volto a rendere indipendenti i collegamenti Pescara – Sulmona/L'Aquila dai traffici insistenti lungo la Linea Adriatica.

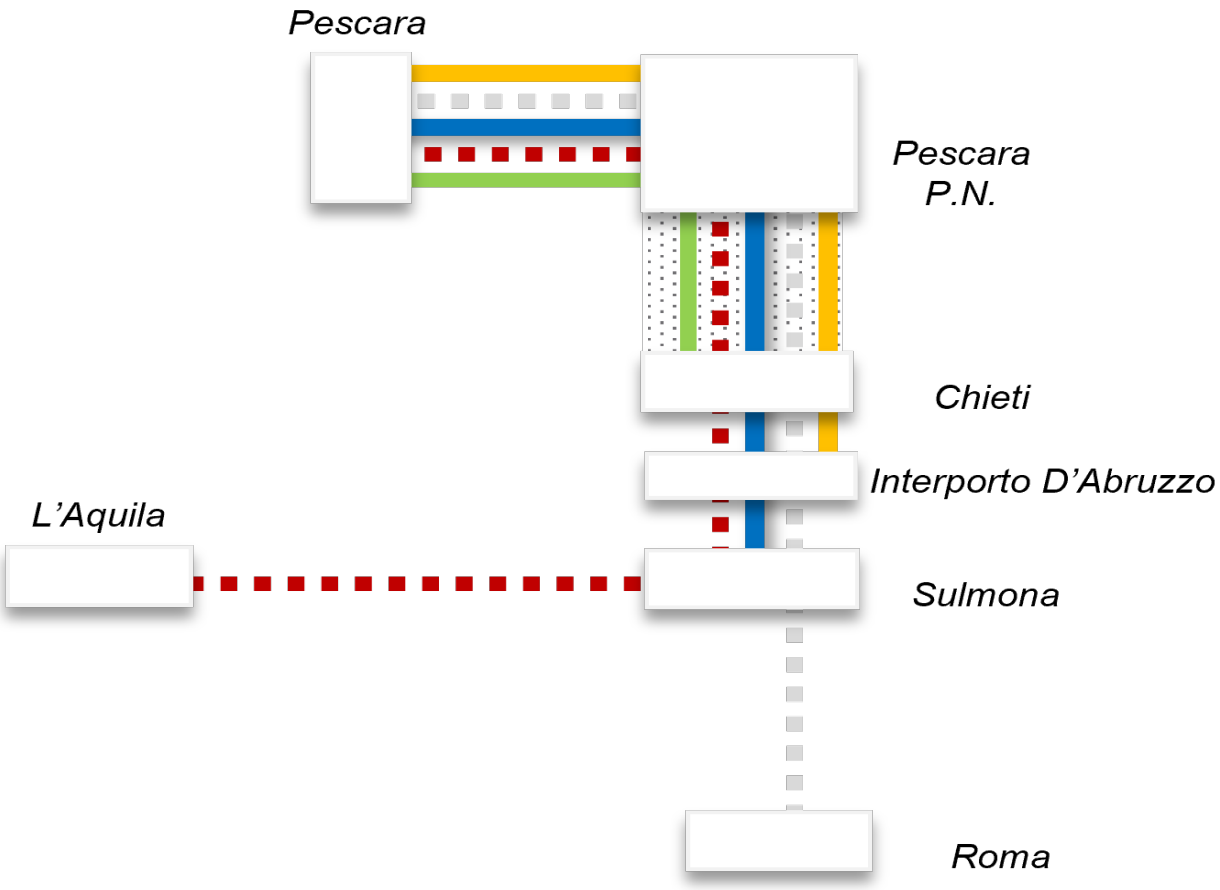
* Da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP-I

Benefici commerciali

REGOLARITÀ	Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alla soppressione del Passaggio a livello e all'eliminazione delle interferenze viarie
ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Realizzazione della nuova fermata Pescara Aeroporto
VELOCITÀ	Riduzione tempi di percorrenza: Roma-Pescara in circa 2h rispetto agli attuali 3h 20', con un minor tempo di percorrenza fino a 80' (al completamento di tutti gli interventi in essere sulla direttrice Roma-Pescara)
CAPACITÀ	Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 4 treni/h a 10 treni/h nei due sensi di marcia, con possibilità di istituire servizi di tipo metropolitano tra Chieti e Pescara
INTERMODALITÀ	La realizzazione della fermata Pescara Aeroporto aumenterà la connettività all'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo, garantendo un collegamento intermodale con il treno
ACCESSIBILITÀ PRM	Gli interventi di adeguamento degli impianti esistenti e la realizzazione della nuova fermata di Pescara Aeroporto risultano conformi a quanto disposto dalle norme vigenti STI PRM al fine di garantire la fruizione del servizio ferroviario anche alle persone a ridotta mobilità

14 km	Lunghezza linea
SEDE	Doppio binario banalizzato
180 km/h	Velocità massima
3 kv senza SSE	Elettrificazione
BA e SCMT	Regime di circolazione
SCC-M/ACC-M	Sistema di esercizio
750 metri	Modulo

I principali numeri del progetto



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Pescara – Chieti	Non presente	1 treno/h
	Veloce Pescara – Roma	4 treni/g	4 treni/g
	Pescara – L'Aquila (diretto)	Non presente	2 treni/g
	Pescara – Sulmona	11 treni/g	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 Interporto d'Abruzzo	3 treni/g	4 treni/g

PROGETTI CORRELATI:
Il modello di esercizio fa riferimento ad uno scenario che prevede l'attivazione dei seguenti progetti:
- Bretella di Sulmona
- Roma - Pescara (lotti Interporto - Manoppello e Manoppello – Scafa)

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