IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026

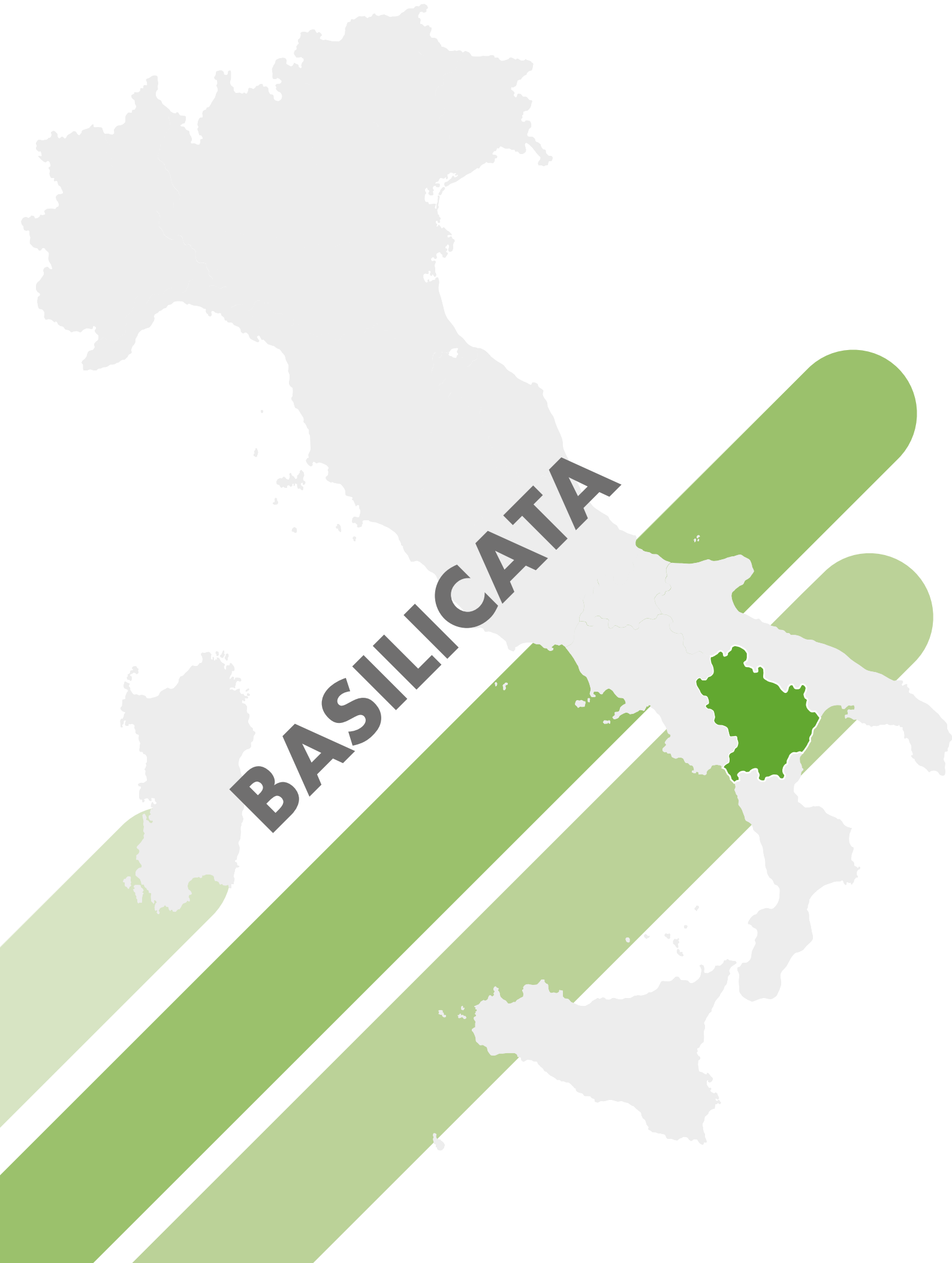


REGIONE BASILICATA



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

BASILICATA



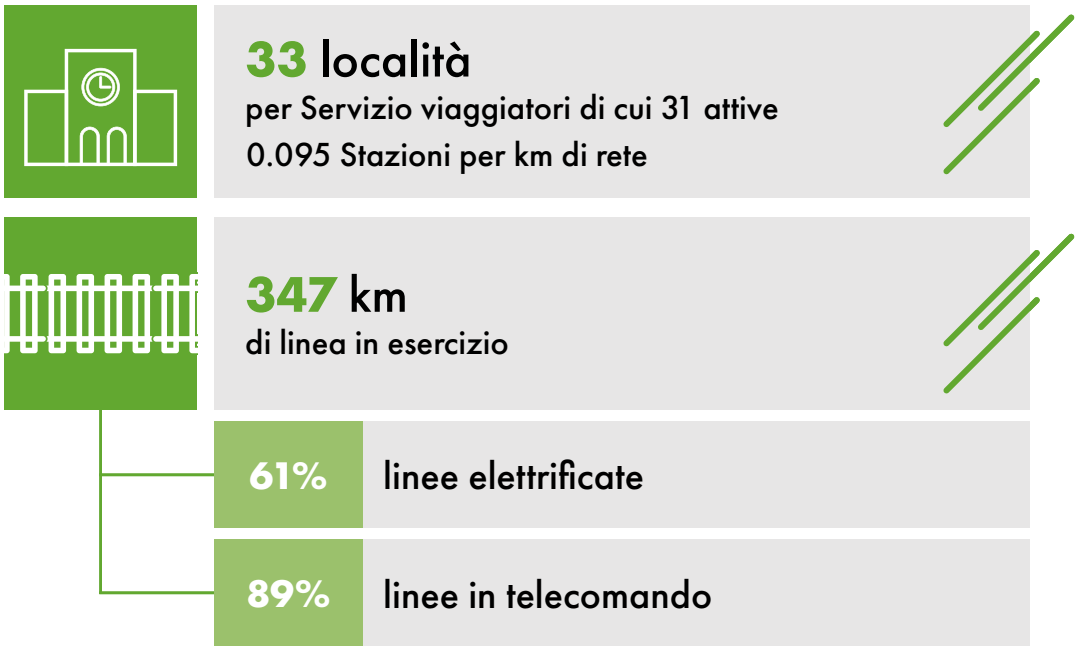
BASILICATA

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

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Basilicata si estende per 9.992 km² e conta 570 mila abitanti. Il territorio è suddiviso in 131 Comuni distribuiti in 2 Province.

La Regione si posiziona al 14° posto per superficie, al 18° posto per popolazione e numero di enti locali e al 19° posto per densità abitativa.



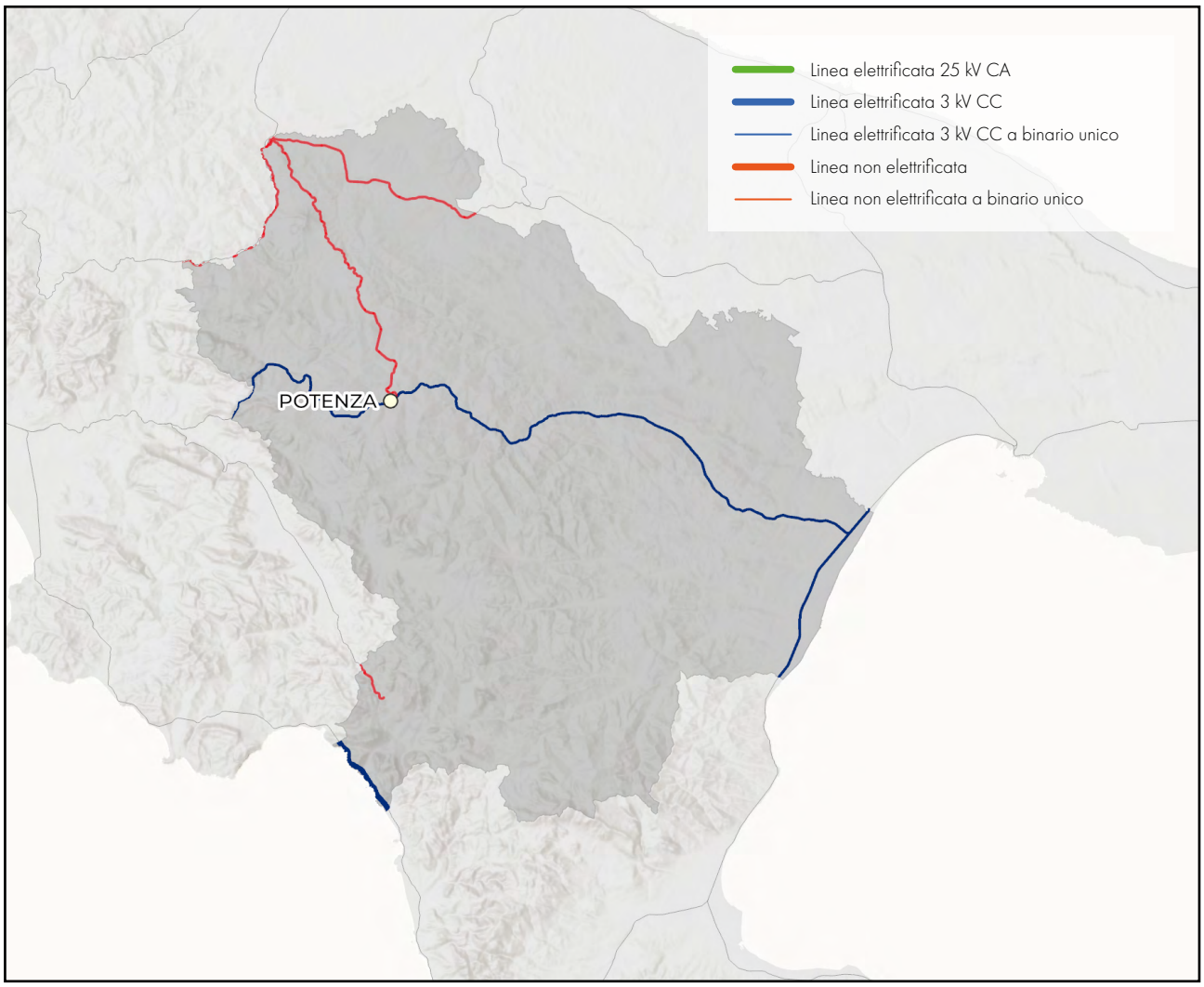
Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

ALIMENTAZIONE

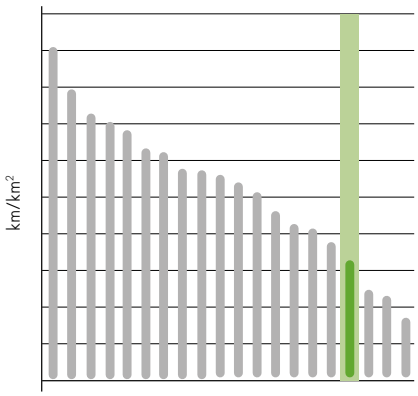
Linee elettrificate	211 km
› Linee a doppio binario	18 km
› Linee a semplice binario	193 km
Linee non elettrificate (diesel)	136 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	308 km

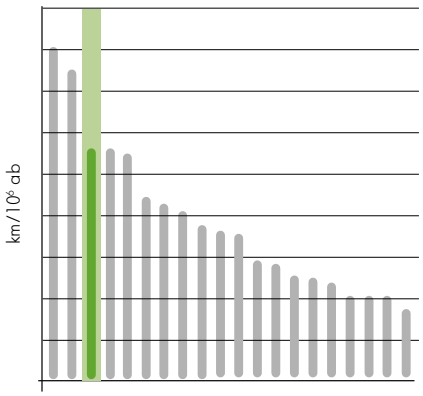


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



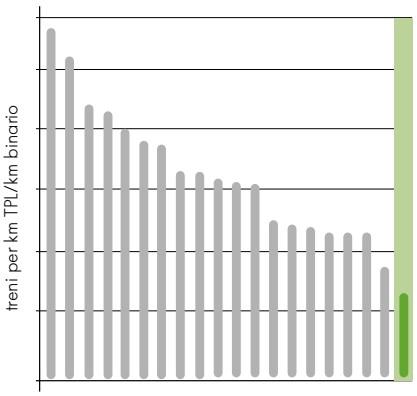
0,035 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



602,0 km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



3.354 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

Il sistema ferroviario lucano è incentrato su tre direttrici di traffico che convergono verso il capoluogo di Regione, Potenza. Il servizio, in ragione delle basse frequenze, non è caratterizzato da un'offerta cadenzata e mnemonica ma da servizi calibrati in funzione delle specifiche esigenze (pendolare e scolastica) dell'utenza.

Sulla **direttrice Battipaglia - Potenza** sono presenti servizi extraurbani:

- **Salerno - Potenza (12 collegamenti/giorno); che garantiscono inoltre l'integrazione con il sistema AV/ AC e l'interscambio con i collegamenti regionali veloci Sapri/Paola - Napoli.**
- **Potenza - Bella Muro/Baragiano (2 treni/giorno)**
- **Napoli C.le – Taranto (2 treni/giorno)**

Nella **direttrice Potenza - Foggia** sono presenti le relazioni extraurbane:

- Potenza - Foggia (18 collegamenti/giorno);
- Potenza - Melfi (10 collegamenti/giorno);

e servizi suburbani con proseguimento sulle linee FAL tra Avigliano e Potenza Superiore.

Nella **direttrice tirrenica** sono presenti servizi regionali Sapri-Paola che consentono la connessione del versante tirrenico della Basilicata e l'interconnessione dei servizi AV/AC nelle stazioni di Sapri e Paola.

L'integrazione con i servizi a mercato è garantita a Potenza Centrale, Ferrandina e Metaponto, mentre le stazioni di collegamento/interscambio tra Infrastruttura ferroviaria nazionale e le rete regionale FAL sono Potenza Superiore e Avigliano. Numericamente meno frequenti sono le relazioni extraurbane con Taranto (treni Taranto – Potenza/Metaponto) sulla linea Potenza - Metaponto. I servizi con Matera sono assicurati dalle linee FAL.

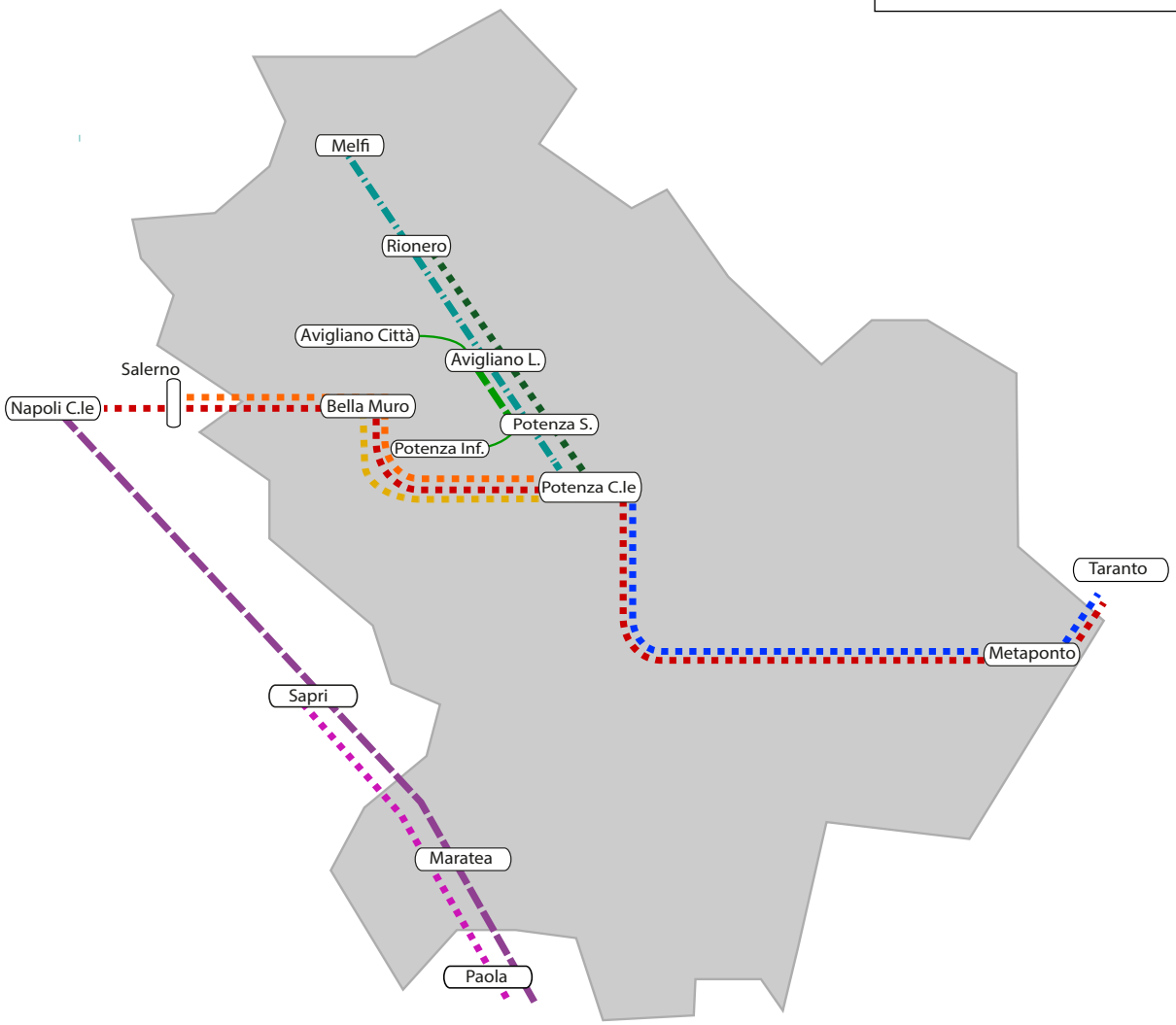
Località di servizio principali del TPL

Località di servizio	N° fermate/giorno medio feriale
Potenza Centrale	41
Maratea	26
Acquafredda	25
Potenza Superiore	18
Castel Lagopesole	18
Possidente	18
Rionero Atella Ripacandida	18
Potenza Macchia Romana	17
Avigliano Lucania	17
Barile	16
Pietragalla	17
Melfi	16
Picerno	16
Forenza	15
Baragiano-Ruoti	15
Bella Muro	14

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni al giorno medio feriale
Potenza S.Maria –Avigliano Lucana	36
Melfi - Potenza Centrale	16
Potenza Centrale - Salerno	10
Potenza Centrale - Taranto	6
Baragiano - Potenza Centrale	2
Napoli C.le - Taranto	2
Potenza Centrale - Napoli C.le	2

Il sistema ferroviario lucano



0,9 milioni treni*km/anno

74 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 Basilicata	Campania	Puglia
74	12 (16,2%)	6 (8,1%)

Scenario di sviluppo

Il nuovo Accordo Quadro tra RFI e Regione Basilicata è stato firmato nel 2023.

I principali interventi sulle linee lucane sono il potenziamento della linea Foggia - Potenza, il potenziamento della linea Potenza - Battipaglia e la realizzazione della nuova linea verso Matera.
I primi due progetti si pongono l'obiettivo di permettere il cadenzamento ogni 60' di servizi che sono da sempre non cadenzati:

- Bella Muro - Potenza Centrale - Potenza Superiore;
- Melfi - Avigliano Lucania - Potenza Superiore – Potenza Centrale;
- Foggia - Melfi.

Inoltre saranno potenziati il servizi regionali veloci Foggia - Potenza Centrale e Salerno - Potenza Centrale.
Il progetto della nuova linea Ferrandina - Matera La Martella permetterà di collegare il capoluogo di provincia all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, garantendo servizi non cadenzati verso Potenza Centrale, Salerno e Taranto.

Cadenzamento 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

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

Il beneficio prestazioni si applica a tutti quei progetti che prevedono un potenziamento di sagoma, modulo o peso assiale e che quindi permetteranno la circolabilità di treni con maggiori prestazioni.



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 dai 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.
 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; 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.

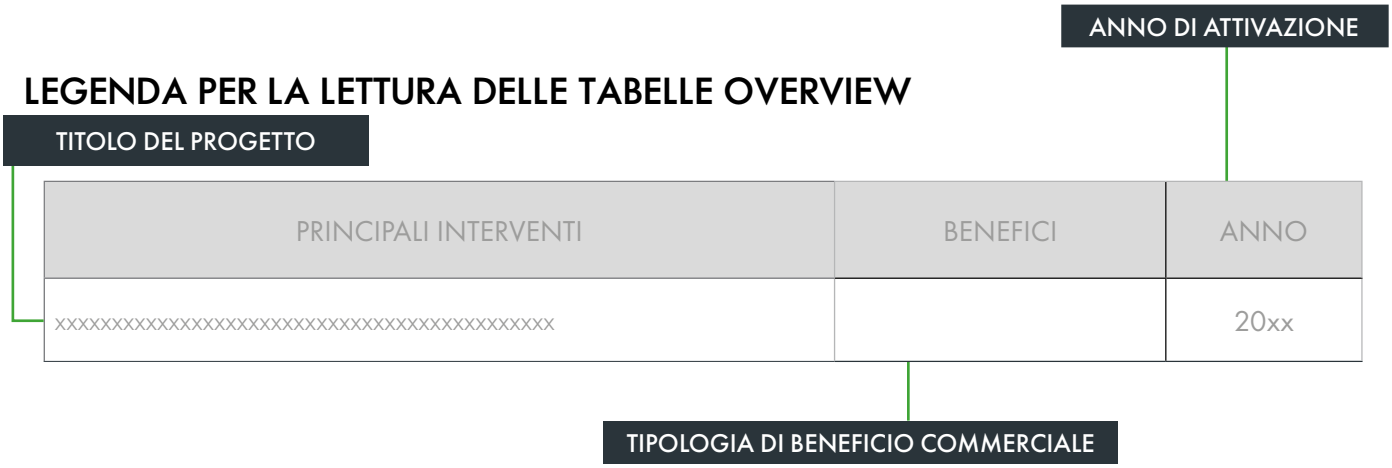
NOTE ESPLICATIVE

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
Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento		2027 fase 1 2028 fase 2 oltre 2030 co.
Velocizzazione direttrice Salerno - Taranto		2027
Taranto - Battipaglia		2028 fase oltre 2030 co.
Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella		2028

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione




R 150 m
2

Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella

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: 0136 - Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella

Descrizione del progetto

Obiettivo del progetto è il collegamento della città di Matera all'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso una linea elettrificata di 20 km a semplice binario che si innesta sull'attuale terzo binario della stazione di Ferrandina sulla linea Potenza - Metaponto in direzione Metaponto.

L'investimento è finalizzato alla realizzazione degli interventi necessari all'attivazione della linea ferroviaria Ferrandina - Matera La Martella, a completamento, integrazione ed adeguamento delle opere, parzialmente realizzate. È inoltre prevista la realizzazione di una bretella a semplice binario (cosiddetta "lunetta di Ferrandina"), di collegamento con la linea Battipaglia - Potenza - Metaponto in direzione Battipaglia.

Nell'ambito della nuova stazione di Matera La Martella, dotata di 3 binari di circolazione, muniti di marciapiedi L400/H55 e pensiline, sono previste le opere di completamento dell'armamento, dei marciapiedi ferroviari con relative pensiline, delle aree esterne di stazione e la realizzazione dei fabbricati per le tecnologie.

Sul tracciato della nuova linea Ferrandina - Matera La Martella, tra la galleria Miglionica e la stazione di Matera La Martella, sarà ubicato un posto movimento di S. Giuliano, atto a ottimizzare la gestione di treni incrocianti.
L'opera consentirà di istituire servizi Lungo Percorso verso Roma e di potenziare l'offerta TPL con Salerno, Potenza e Taranto.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Collegamento della città di Matera con l'infrastruttura ferroviaria nazionale



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Nell'ambito della nuova stazione di Matera La Martella, è prevista la sistemazione dell'area esterna al fabbricato viaggiatori e la realizzazione di un parcheggio di interscambio modale



ACCESSIBILITÀ PRM

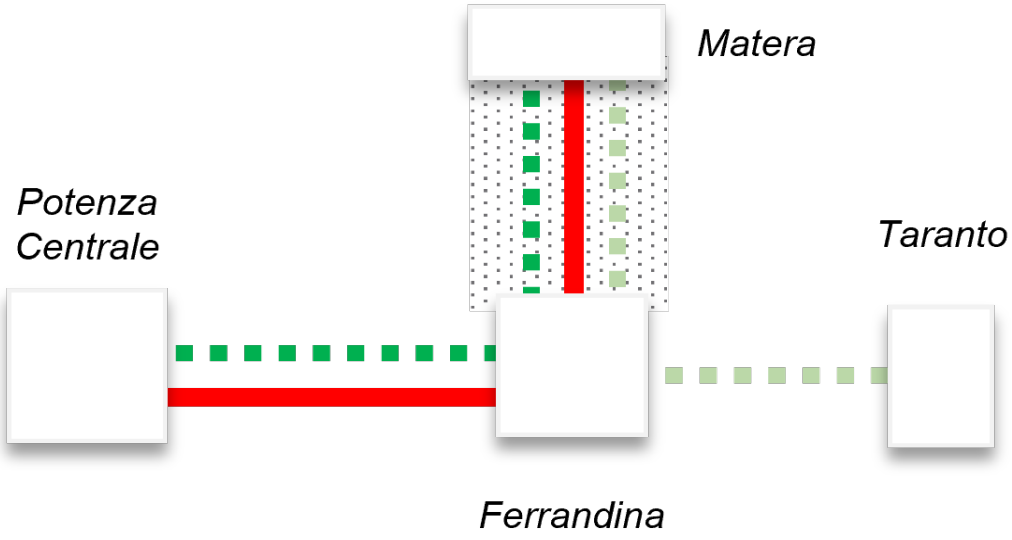
La nuova stazione di Matera La Martella sarà conforme a quanto disposto dalle norme vigenti STI PRM al fine di garantire la fruizione del servizio ferroviario anche alle persone a ridotta mobilità

Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella

20 km	Lunghezza linea
SEDE	Semplice binario
120 km/h	Velocità massima
3 Kv senza SSE	Elettrificazione
BCA e SCMT	Regime di circolazione
ACC-M	Sistema di esercizio

I principali numeri del progetto

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
▬	Matera – Potenza/Salerno	Non presente	1 treno/2h
▪ ▪ ▪	Matera – Taranto	Non presente	3 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
▬	Roma – Matera	Non presente	3 treni/g

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

Linea ferroviaria Potenza - Foggia ammodernamento

PNRR
Misura 1.10

- **2027** *fase 1*
- **2028** *fase 2*
- *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: 1674 - Linea ferroviaria Foggia - Potenza - ammodernamento

Descrizione del progetto
Gli interventi consistono in:

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

Alcuni interventi sono stati già conclusi. In particolare sono state upgradate le stazioni di P.M. Cervaro, Ascoli Satriano e Rocchetta, in modo tale da consentire il ricevimento di treni sino a 580 m in stazione di S. Nicola di Melfi, oggetto tra l'altro di un importante rinnovo tecnologico.

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

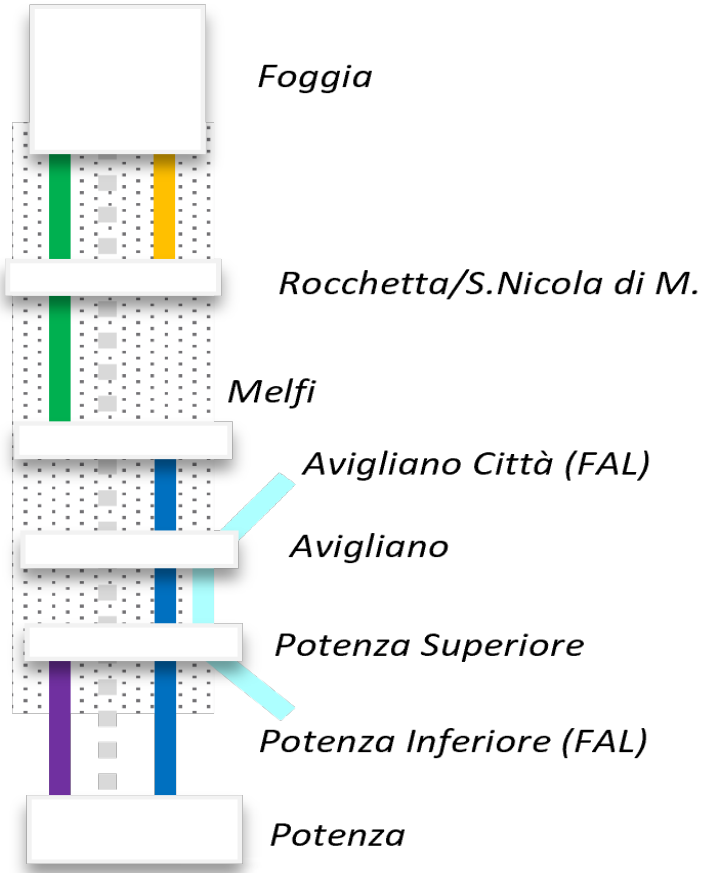
L'elettrificazione della tratta Rocchetta – Potenza verrà completata in seconda fase e ciò consentirà la circolazione dei treni elettrici viaggiatori.

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

Benefici commerciali

VELOCITÀ	L'intervento permetterà un recupero di percorrenza fino a 10' sulla relazione Foggia-Potenza
PRESTAZIONI	Potenziamento dei servizi merci da/per i raccordi allacciati nell'impianto di S. Nicola di Melfi
CAPACITÀ	Nuovi servizi orari Potenza - Melfi, Melfi-Foggia e Bella/Muro-Potenza Superiore, in aggiunta ai servizi spot veloci Foggia-Potenza
SOSTENIBILITÀ	Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Modello di esercizio



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

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

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

Taranto-Battipaglia

PNRR
Misura 1.3

- **2028** *fase*
- *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: P238 - Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto

Descrizione del progetto

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

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

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

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

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

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

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

Benefici commerciali Fase



VELOCITÀ

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



REGOLARITÀ

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



ACCESSIBILITÀ PRM

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

Taranto-Battipaglia

Benefici commerciali a completamento del progetto



VELOCITÀ

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

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

I principali numeri del progetto

*Dati relativi alla tratta Salandra-Ferrandina

Velocizzazione direttrice Salerno - Taranto

PNRR
Misura 1.10

• 2027

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

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

Descrizione del progetto

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

In particolare, gli interventi prevedono la velocizzazione degli itinerari in deviata con possibilità di movimenti contemporanei, realizzazione sottopassi e adeguamento a standard H55 dei marciapiedi nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno (2025).

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

Benefici commerciali



VELOCITÀ

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



ACCESSIBILITÀ PRM

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