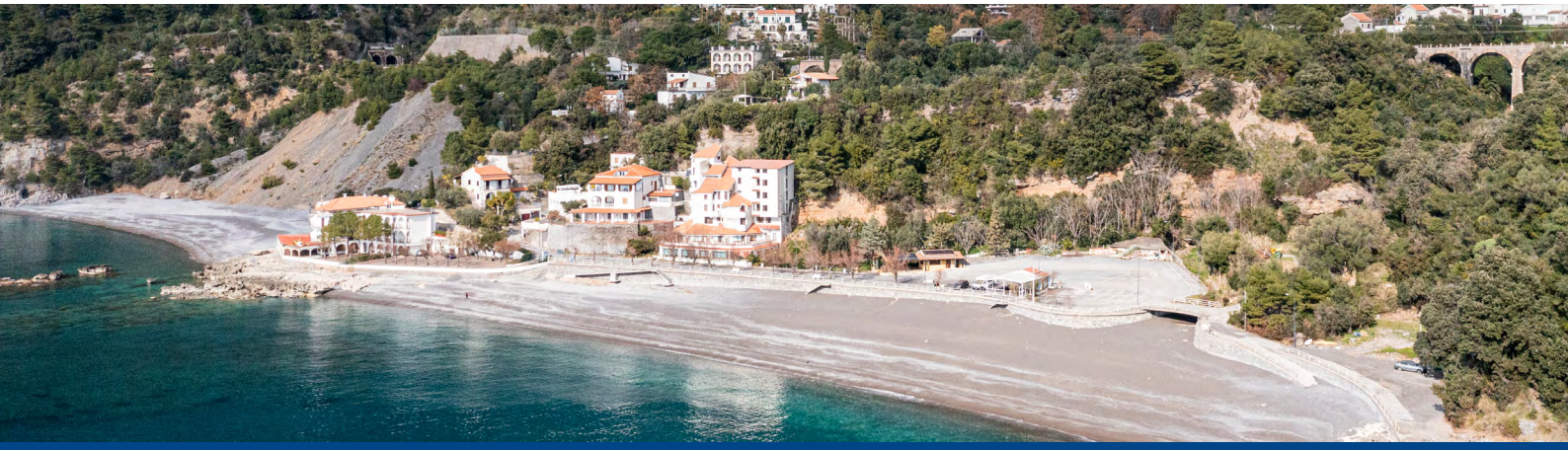
IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE CALABRIA



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE


CALABRIA

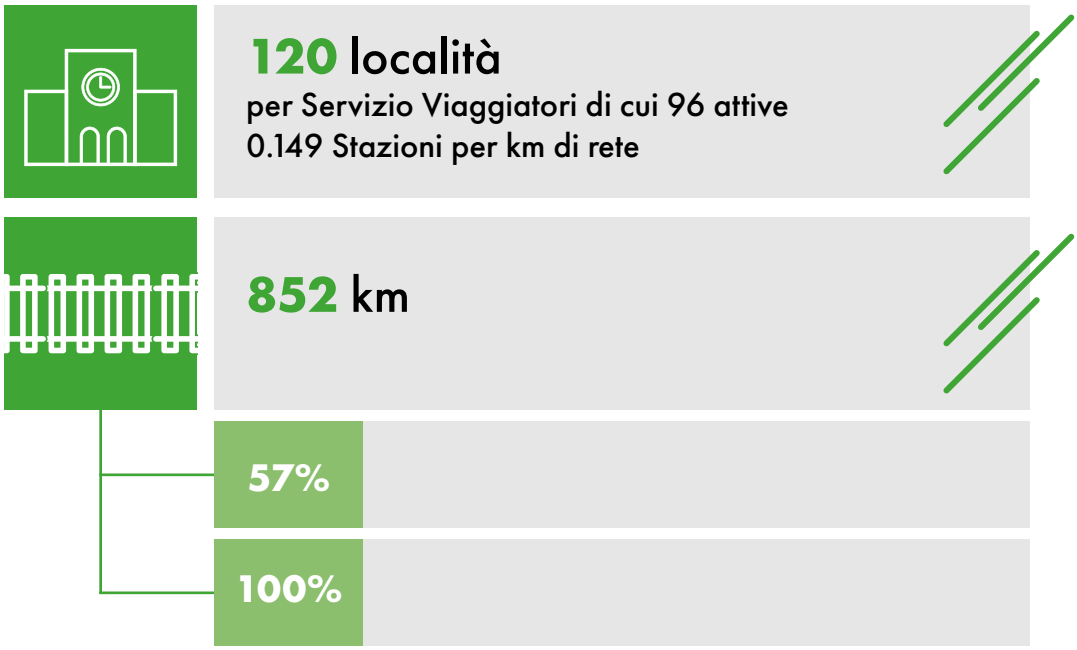
CALABRIA

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	14
Overview delle azioni oltre il 2030	20
Azioni di Piano oltre il 2030	21

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Calabria si estende per 15.082 km² e conta 1,9 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 405 Comuni distribuiti in 5 enti di area vasta di cui 4 Province e una città metropolitana, quella di Reggio Calabria.

La Regione si posiziona al 5° posto per numero di enti locali, al 10° posto per superficie e popolazione e al 13° posto in Italia per densità abitativa.



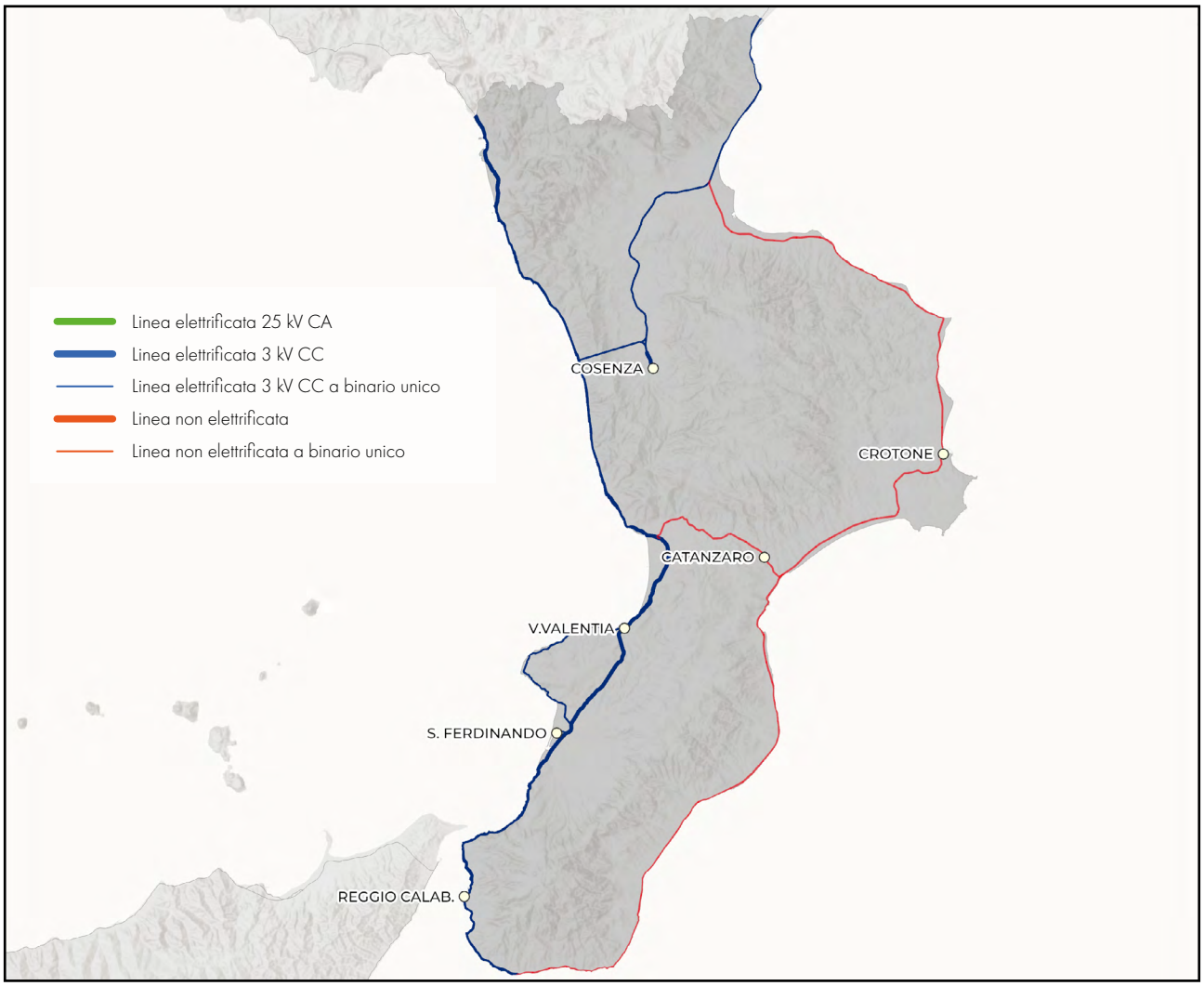
Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

ALIMENTAZIONE

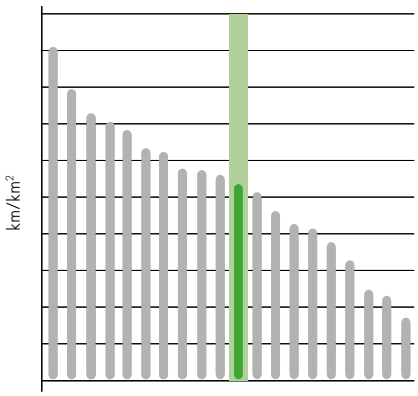
Linee elettrificate	489 km
› Linee a doppio binario	279 km
› Linee a semplice binario	210 km
Linee non elettrificate (diesel)	363 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	851 km

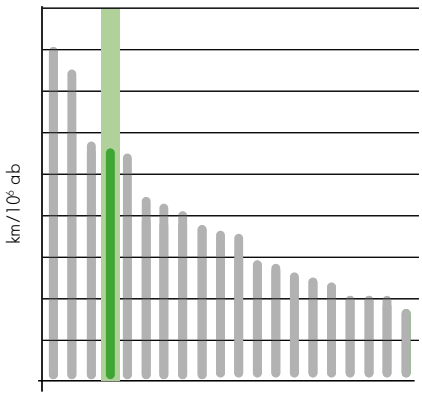


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



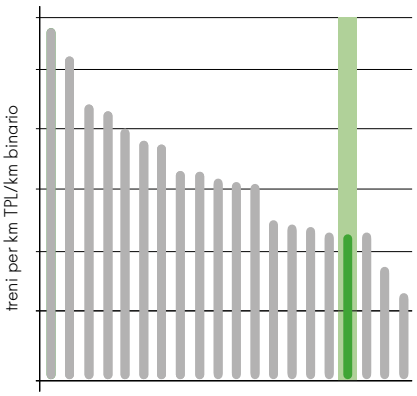
0,056 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



430,7 km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



5.593 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

Il modello d'offerta regionale è stato rimodulato nel dicembre 2022 con caratteristiche d'integrazione e cadenzamento, in linea con le altre realtà nazionali. La nuova offerta, infatti, garantisce opportuna coincidenza nelle località d'interscambio di Lamezia Terme e Catanzaro Lido, generando le condizioni per l'integrazione ferro-ferro e ferro-gomma.

La **direttrice Ionica** è caratterizzata da servizi extraurbani:

- Sibari - Catanzaro (18 collegamenti/giorno);
- Catanzaro - Reggio Calabria (18 collegamenti/giorno);
- Roccella Jonica - Reggio Calabria (10 collegamenti/giorno).

Con **integrazione di frequenza** nella tratta Roccella Jonica - Reggio Calabria, **interscambio** a Catanzaro con i servizi per Reggio Calabria e Lamezia Terme e a Reggio Calabria con i servizi della direttrice tirrenica.

La **direttrice Tirrenica** presenta servizi extraurbani:

- Napoli - Paola /Cosenza (9 collegamenti/giorno);
- Cosenza - Reggio Calabria (60' con vuoti d'offerta);
- Sapri - Paola / Cosenza (15 collegamenti/giorno);
- Lamezia Terme – Reggio Calabria via Tropea (16 collegamenti/giorno);

e Servizi suburbani:

- Lamezia T./ Reggio C. - Melito P.S. (60').

Con **integrazione di frequenza** a Rosarno tra i servizi Lamezia T. – Reggio Calabria (via Tropea), i regionali veloci Cosenza - Reggio C., **interscambio** a Lamezia con i servizi Catanzaro Lido – Lamezia ed i servizi Lamezia – Reggio via Tropea.

Il collegamento diretto tra le due direttrici è assicurato da un collegamento extraurbano (60') tra Lamezia e Catanzaro.

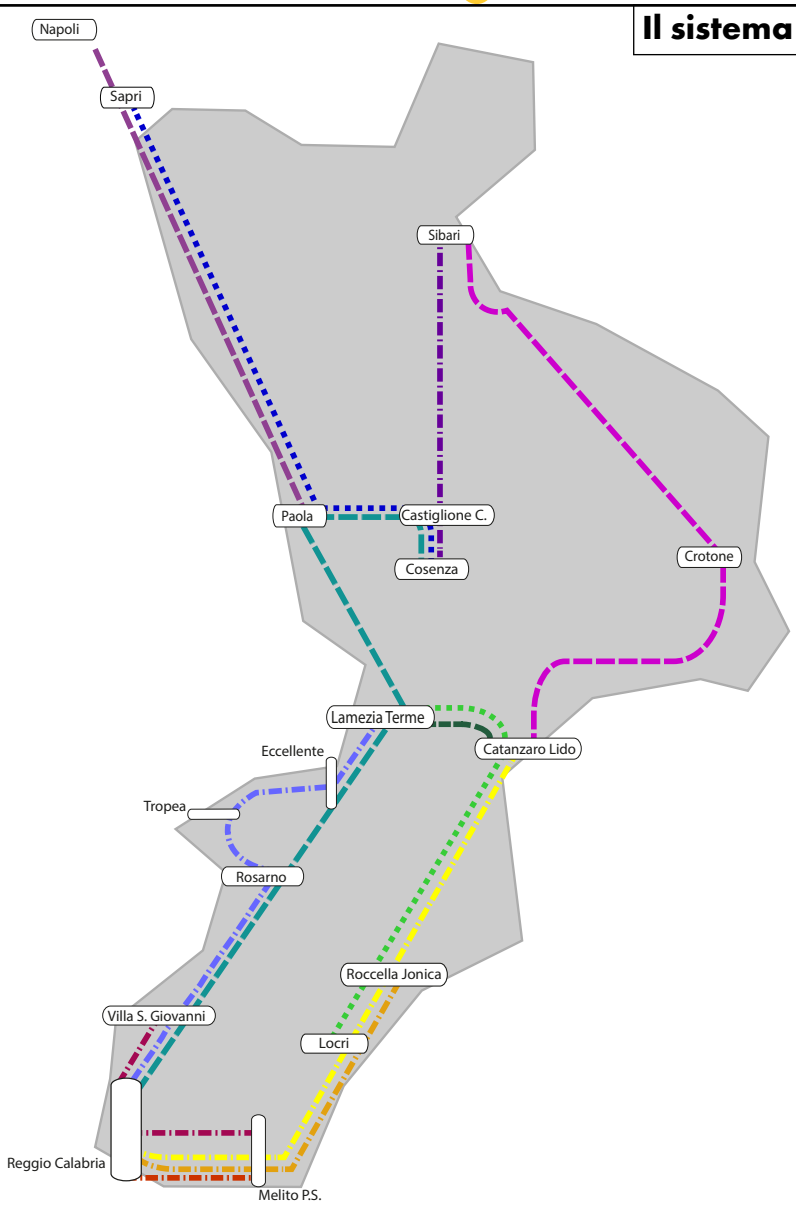
Località di servizio principali del TPL

Località di servizio	N° fermate/giorno medio feriale
Reggio di Calabria Centrale	96
Catanzaro Lido	69
Lamezia Terme Centrale	66
Castiglione Cosentino	60
Cosenza	60
Paola	57
Villa S.Giovanni	54
Reggio C. Lido	54
Melito P.S.	53
Rosarno	42
Gioia Tauro	42
Bagnara	42
Scilla	42
Palmi	42

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni al giorno medio feriale
Catanzaro Lido - Lamezia Terme Centrale	25
Cosenza - Reggio di Calabria C.le	22
Catanzaro Lido - Sibari	18
Melito P.S. - Reggio Cal Cle	17
Lamezia T. C.le - Reggio Calabria C.le	16
Catanzaro Lido - Reggio Calabria C.le	14
Cosenza - Sibari	14
Cosenza - Sapri	11
Melito P.S. – Villa S. Giovanni	11
Reggio Calabria C.le - Roccella Jonica	10
Cosenza - Paola	7

Il sistema ferroviario calabrese



6,1 milioni treni*km/anno

201 treni al giorno

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

Valori orario 2025-2026 - contrattualizzato

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

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Calabria	Campania
201	25 (12,4%)

I rimanenti 176 treni al giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale

Scenario di sviluppo

Lo scenario di sviluppo dei servizi commerciali nel quinquennio 2023 - 2027 prevede la razionalizzazione dei collegamenti a garanzia della qualità del servizio di trasporto su ferro.

In particolare è necessario intervenire ulteriormente a favore della specializzazione delle missioni (lente e veloci) incrementando e migliorando la qualità dell'integrazione tra i vari servizi regionali e a mercato ed evitando la sovrapposizione di servizi oggi ancora esistente.

A tal fine verrà ulteriormente ottimizzato l'orario nelle località di Lamezia T., Paola, Reggio Calabria, Melito, Sibari e Catanzaro Lido, in un percorso che vedrà coinvolto anche il segmento dei servizi a lunga percorrenza.

I collegamenti regionali ivi presenti verranno ulteriormente ottimizzati al fine di poter garantire l'interscambio modale per soddisfare le esigenze manifestate dal territorio e terranno conto anche del nuovo assetto della navigazione per poter integrare gli orari dei treni del Continente con il nuovo servizio di navi veloci e la prosecuzione del viaggio in Sicilia.

Gli interventi previsti sulla linea jonica permetteranno una completa revisione del modello di offerta.

Nell'area metropolitana di Reggio Calabria sono previste le nuove fermate di Reggio di Calabria San Leo, Bocale II e Motta S. Giovanni mare.

Sarà prevista l'attivazione della bretella di Sibari che consentirà un collegamento diretto tra la linea jonica e il bacino cosentino.

Razionalizzazione dei servizi

Integrazione dell'offerta



Azioni di Piano

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE SCHEDE PROGETTO

1. TITOLO DEL PROGETTO

XXXXXXXXXXX

(XXX: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx)

XXXXXXXXXXXXXXX

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

6. ANNO DI ATTIVAZIONE

20XX

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.

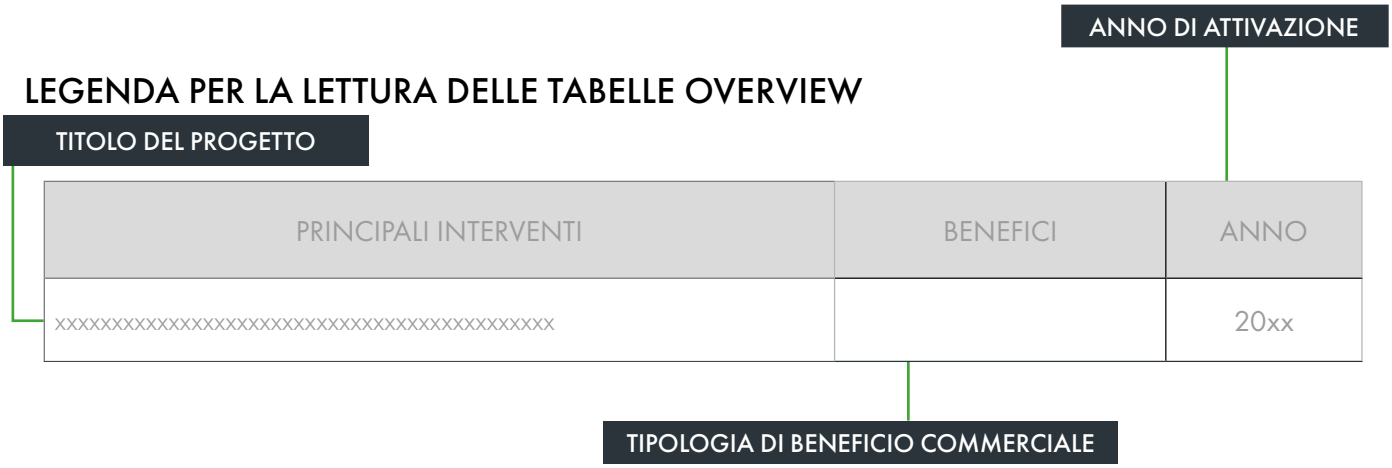
NOTE ESPLICATIVE

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
Upgrade tecnologico della linea Sibari - Catanzaro Lido - Lamezia Terme C.le con ACCM/SCCM (fase)		2027
PRG di Rosarno e San Ferdinando		2026
Adeguamento, velocizzazione ed elettrificazione linea ferroviaria jonica		2028 fase oltre 2030 co.
Salerno - Reggio Calabria		2028 fase oltre 2030 co.

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Upgrade tecnologico della linea Sibari - Catanzaro Lido - Lamezia Terme Centrale con ACCM/SCCM (fase)

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: P245 - Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido

Descrizione del progetto

La linea Sibari - Catanzaro Lido - Lamezia Terme C.le si estende per circa 216 km su un tracciato ferroviario attualmente non elettrificato e a semplice binario.

L'intervento consiste nella sostituzione degli attuali sistemi di comando e controllo degli impianti di stazione con innovativi apparati computerizzati, gestiti da un nuovo sistema di telecomando, e nell'upgrading tecnologico del segnalamento con implementazione del nuovo sistema ERTMS L2 stand alone.

L'intervento consente di gestire in modo più efficace ed efficiente la circolazione ferroviaria.

Attraverso questa azione di Piano, unitamente a quanto previsto nell'ambito di altri interventi, saranno create le condizioni per ridurre i tempi di incrocio e incrementare il livello di affidabilità e regolarità della linea. In prima fase si traguarderanno gli interventi sulla linea Lamezia T. C.le - Catanzaro L.

Benefici commerciali

VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Sibari-Catanzaro Lido è pari a circa 2h e 30'. L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 5'

REGOLARITÀ

Adeguamento, velocizzazione ed elettrificazione linea ferroviaria jonica

PNRR
Misura 1.10

- **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: P245 - Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica: tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido

Descrizione del progetto

La linea jonica, compresa fra le stazioni di Sibari e Melito P.S., è interessata da interventi finalizzati ad aumentare l'affidabilità dell'infrastruttura, velocizzare le sedi di incrocio e l'accessibilità e risolvere alcune interferenze con la viabilità ordinaria attraverso la soppressione di alcuni passaggi a livello.

La tratta Sibari-Catanzaro Lido è inoltre interessata da un progetto di elettrificazione che si estende anche sulla linea trasversale Catanzaro Lido-Lamezia Terme C.le, dove sono in corso interventi di potenziamento infrastrutturale e di velocizzazione.

Entrambe le linee citate sono infine interessate, nell'ambito di altro progetto di investimento, da un intervento di upgrade tecnologico teso a migliorare l'affidabilità e la gestione dei sistemi di segnalamento.

Oltre agli interventi citati e già in corso di progettazione/realizzazione sono previsti i seguenti ulteriori interventi:

- adeguamento delle opere d'arte su tratti di linea per l'incremento delle velocità massime ed istituzione del rango C nella tratta Sibari - Catanzaro Lido;
- PRG Catanzaro Lido;
- velocizzazione dei deviatoi nelle principali località di servizio sede di incrocio. È inoltre prevista la riqualificazione delle principali stazioni con il prolungamento o la realizzazione di sottopassi;
- ripristino del quarto binario dell'impianto di Melito Porto Salvo;
- adeguamento della Galleria Cutro, nell'ambito dell'intervento di elettrificazione fra Sibari e Catanzaro Lido;
- nuova bretella di Sibari.

Gli interventi consentono di migliorare le prestazioni della linea e di rimuovere le limitazioni sul peso assiale nella tratta Sibari - Catanzaro Lido al fine di estendere la categoria di peso assiale C3.

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

Benefici commerciali Fase



VELOCITÀ

Ridurre i tempi di percorrenza per effetto dell'incremento della velocità lungo la linea e della riduzione dei perditempo nelle sedi di incrocio nonché grazie all'istituzione del Rango C



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Migliorare l'accessibilità al servizio ferroviario mediante l'innalzamento dei marciapiedi e la realizzazione di sottopassi pedonali nelle principali stazioni



ACCESSIBILITÀ PRM

Migliorare l'accessibilità al servizio ferroviario mediante l'innalzamento dei marciapiedi e la realizzazione di sottopassi pedonali negli impianti di Corigliano e Botricello (già realizzati), Mirto (in fase di realizzazione)

Adeguamento, velocizzazione ed elettrificazione linea ferroviaria jonica

Benefici commerciali a completamento del progetto



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Il completamento degli interventi consentirà di potenziare i collegamenti fra linea jonica e linea tirrenica e migliorare l'accessibilità con Lamezia Terme



INTEGRAZIONE DELLA RETE

L'elettrificazione della linea consente di estendere i collegamenti a lunga percorrenza nord-sud sino a Catanzaro Lido senza necessità di effettuare il cambio della trazione nella stazione di Sibari.
Con tale intervento si creano le condizioni infrastrutturali per una rilettura del modello dei servizi per il trasporto pubblico locale sull'intero collegamento Sibari – Catanzaro Lido – Lamezia T. C.le



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Sibari-Catanzaro Lido è pari a circa 2h e 30'.
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 5'



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Catanzaro Lido-Reggio Calabria C.le è pari a circa 2h e 25'.
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 5'



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Lamezia Terme-Catanzaro Lido è pari a 42'.
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 5'



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Salerno-Reggio Calabria

PNRR
Misura 1.1

- **2028** *fase (lotto 1a)*
- *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: I107A - AV-AC Salerno-Reggio Calabria;
Rif. CdP-I: P238-Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto

Descrizione del progetto

La realizzazione del nuovo collegamento ad alta velocità fra Salerno e Reggio Calabria, in nuovo tracciato rispetto alle dorsali esistenti, prevede la realizzazione dei seguenti primi lotti funzionali:

- **lotto 1a:** Battipaglia-Romagnano, che consente di ottenere benefici anche sulla relazione Battipaglia – Potenza, grazie all'interconnessione a Romagnano tra le due linee;
- **lotto 1b+1c:** Romagnano-Praja, con interconnessione con la dorsale tirrenica e nuova LdS di Buonabitacolo/ Vallo di Diano;

Sono in fase di avvio le attività di realizzazione della nuova Galleria Santomarco. Sono in corso ulteriori approfondimenti correlati, in relazione alla complessità dei territori interessati, riguardanti lo sviluppo dell'infrastruttura fino a Reggio Calabria. All'interno del perimetro dello stesso intervento è prevista la realizzazione della località di servizio Settimo di Rende - Montalto Uffugo.

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

Benefici commerciali Fase

VELOCITÀ

Il completamento del lotto funzionale 1a consente di ottenere un recupero dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti nella relazione Battipaglia-Potenza unitamente agli interventi previsti sulla direttrice Battipaglia - Taranto

Salerno-Reggio Calabria

Benefici commerciali a completamento del progetto



VELOCITÀ

Al completamento di tutta l'opera, il tempo di percorrenza Roma-Reggio Calabria sarà riducibile sino a di 4 ore in relazione al modello di esercizio



INTEGRAZIONE DELLA RETE

La nuova infrastruttura consentirà pertanto di sviluppare nuovi traffici viaggiatori lungo l'asse nord-sud della penisola, a beneficio anche dei collegamenti da e per la Sicilia



INTERMODALITÀ

L'infrastruttura consentirà l'incremento del traffico merci in adduzione al porto di Gioia Tauro

I principali numeri del progetto

18‰	Pendenza massima linea
300 km/h	Velocità massima
25 Kv c.a.	Elettrificazione
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
ERTMS L2	Tecnologie
750 m	Modulo

PRG di Rosarno e San Ferdinando

PNRR
Misura 1.10

• **2026**

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P258 - Linea Rosarno-San Ferdinando: adeguamento PRG di Rosarno e San Ferdinando

Descrizione del progetto

La stazione di San Ferdinando costituisce un impianto di appoggio per i raccordi terminali a servizio del porto di Gioia Tauro. Essa è collegata, tramite una bretella a singolo binario elettrificata di circa 5 km, alla stazione di Rosarno che insiste sulla dorsale tirrenica della Calabria. Gli impianti sono parte integrante del corridoio TEN-T Core Scandinavo-Mediterraneo.

L'intervento prevede:

- il raddoppio della bretella di collegamento fra San Ferdinando e Rosarno;
- la rivisitazione del PRG di San Ferdinando, con realizzazione di almeno 3 binari aventi capacità di 750 metri, in coerenza con le specifiche del corridoio TEN-T;
- upgrade tecnologico dell'apparato di stazione di San Ferdinando e di Rosarno (quest'ultimo già attivato).

L'intervento consentirà di efficientare i collegamenti con i raccordi afferenti alla stazione di San Ferdinando. Analogamente, nella stazione di Rosarno è prevista la riconfigurazione del PRG in funzione del raddoppio della suddetta bretella di collegamento con San Ferdinando e per la realizzazione di un binario di capacità 750 metri e l'upgrade tecnologico dell'apparato di stazione (già attivato).

Benefici commerciali



CAPACITÀ

L'adeguamento agli standard richiesti dalla rete Core TEN-T consentirà di sviluppare nuovo traffico merci sul corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo



INTERMODALITÀ

I benefici in termini di nuovi traffici merci sono inoltre collegati allo sviluppo degli impianti raccordati alla stazione di San Ferdinando che favoriscono l'intermodalità nave-ferro



PRESTAZIONI

Lo sviluppo dei traffici merci lungo il corridoio TEN-T è correlato al completamento degli interventi di adeguamento della sagoma a PC80 e ad ulteriori interventi ai PRG di alcuni impianti finalizzati ad ottenere un modulo pari a 750 metri sul corridoio TEN

Overview delle azioni oltre il 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI
Nuove fermate nell'area metropolitana di Reggio Calabria	

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Nuove fermate nell'Area Metropolitana di Reggio Calabria

• *Oltre il* **2030***

Rif. CdP-I: P055_A - Piano integrato Stazioni

Descrizione del progetto

L'Area Metropolitana di Reggio Calabria è servita dalla linea a doppio binario elettrificata Villa San Giovanni - Melito di Porto Salvo che si estende per circa 44 km.

L'intervento consiste nella realizzazione di tre ulteriori fermate adibite a servizio viaggiatori, ubicate nel tratto compreso fra Reggio Calabria Centrale e Melito di Porto Salvo rispettivamente nelle località di Reggio Calabria San Leo, Bocale II e Motta S. Giovanni mare.

Attraverso questa azione di Piano saranno create le condizioni per migliorare l'accessibilità al servizio ferroviario.

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

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Si ipotizza che le nuove fermate verranno servite da 2 treni/h



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