IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE CAMPANIA



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CAMPANIA



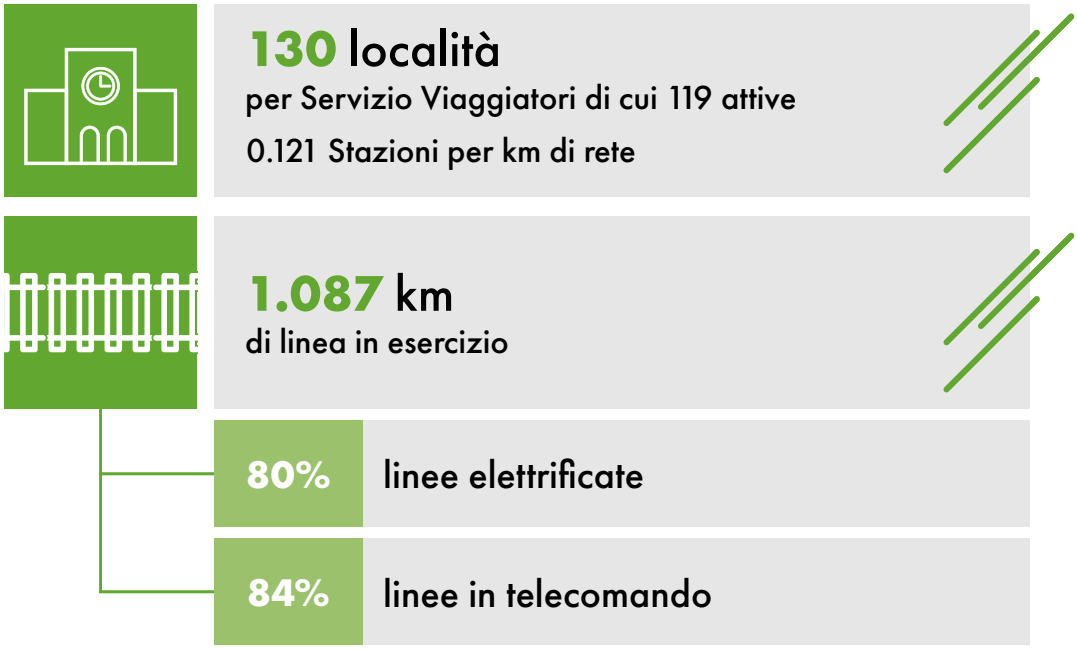
CAMPANIA

Infrastruttura e tecnologie	4
I servizi: scenario attuale	6
I servizi: scenario di sviluppo	9
Azioni di Piano	10
Overview delle azioni 2026 - 2030	14
Azioni di Piano 2026 - 2030	16

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Campania si estende per 13.595 km² e conta 5,8 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 550 Comuni distribuiti in 5 enti di area vasta di cui 4 Province e una città metropolitana, quella di Napoli.

La Regione si posiziona al 1° posto per densità abitativa, al 3° posto per popolazione dopo Lombardia e Lazio, al 4° posto per numero di enti locali e al 12° posto per superficie.



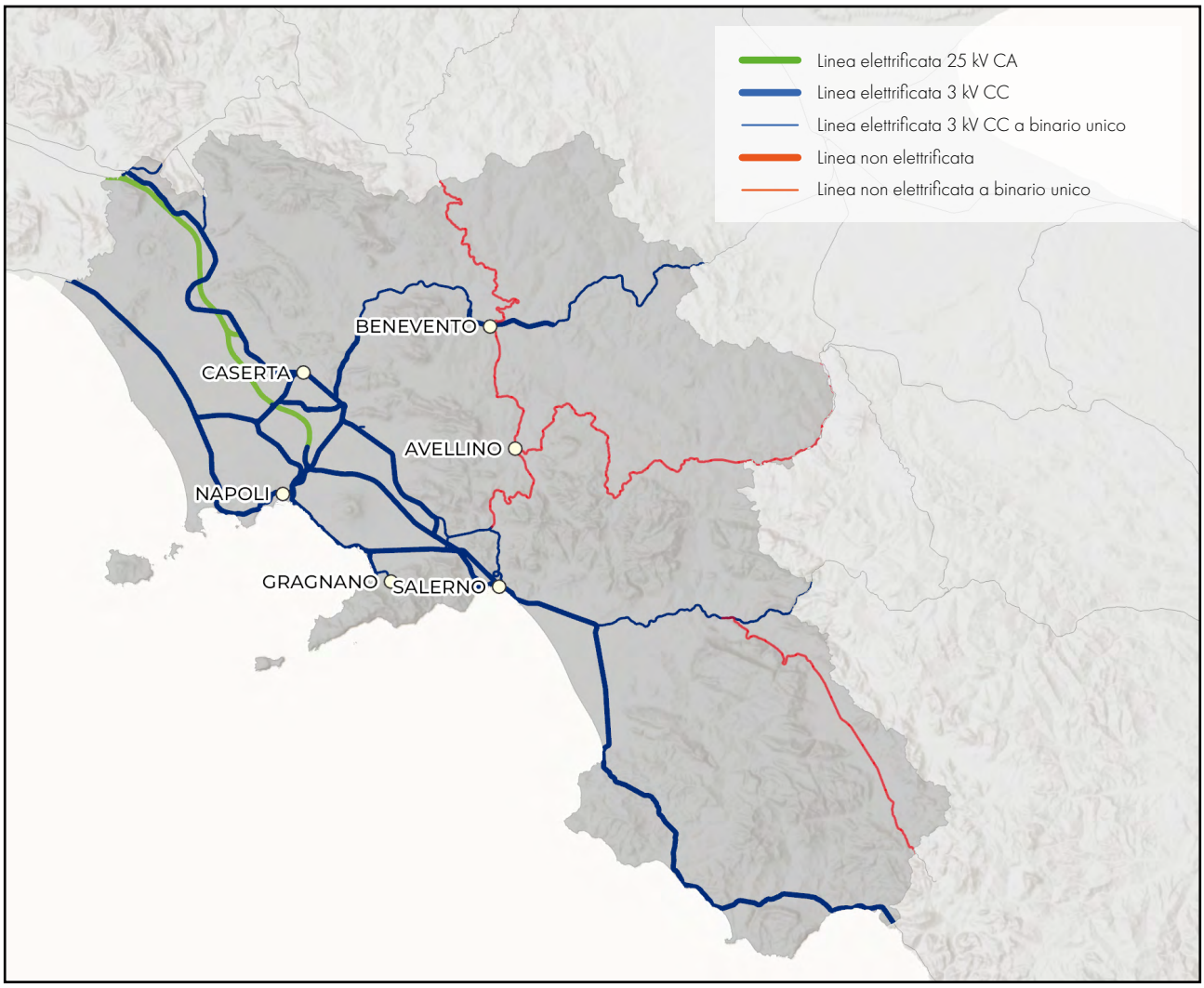
Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

ALIMENTAZIONE

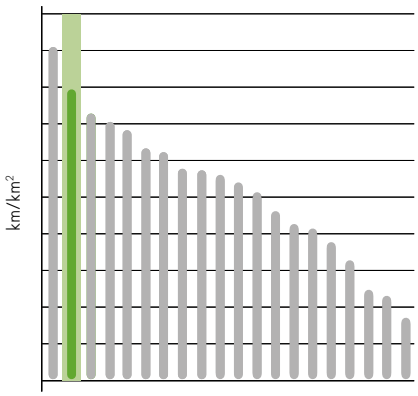
Linee elettrificate	873 km
› Linee a doppio binario	659 km
› Linee a semplice binario	214 km
Linee non elettrificate (diesel)	214 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	914 km
ERTMS (European Rail Traffic Management System), per l'interoperabilità su rete AV/AC	87 km

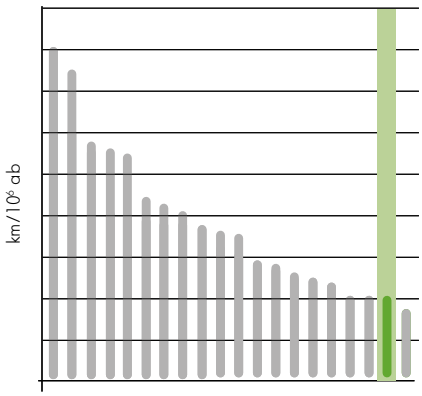


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



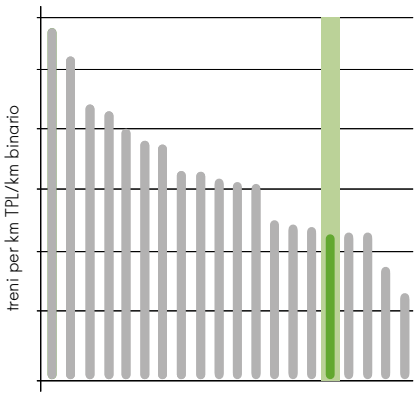
0,081 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



186,6 km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



6.348 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

Il sistema del Trasporto regionale campano è caratterizzato da sistemi cadenzati che insistono sulle due direttrici principali Nord - Sud provenienti da Roma e sulla linea Napoli - Salerno via passante metropolitano. I rimanenti servizi sono caratterizzati da una strutturazione a domanda calibrata sulle specifiche esigenze di mobilità.

La **direttrice Roma - Napoli** (via Formia) è caratterizzata da servizi extraurbani:

- Roma - Napoli (60');
- Formia - Napoli (10 treni/giorno);

e servizi suburbani:

- Villa Literno - Napoli C.le (60') e Napoli C.le - Caserta (60') allacciati ai servizi via Cancello.

La **direttrice Roma - Napoli** (via Cassino) presenta servizi extraurbani:

- Campobasso – Napoli*, Benevento - Napoli e Cassino - Napoli (spot), Piedimonte Matese e Benevento - Napoli** (60' circa) provenienti da infrastruttura a gestione regionale;
- Benevento – Napoli via Aversa (10 treni/giorno)

e servizi suburbani:

- Napoli C.le - Caserta (60') allacciati ai servizi via Aversa e Napoli C.F. - Caserta (60').

L'integrazione di frequenza è caratteristica di entrambe le direttrici e sono individuabili punti di interscambio nelle località di Villa Literno, Aversa, Cancello, Caserta.
Nel corso del 2026 è prevista l'attivazione del nuovo tracciato tra Napoli Centrale e Cancello con l'attivazione delle fermate di Afragola Z. Commerciale e Napoli Afragola, nodo di interscambio con i servizi a mercato. E' altresì prevista la ricollocazione su nuovo tracciato delle fermate di Acerra e Casalnuovo.
*Da gennaio 2026, a seguito dell'elettrificazione fino a Guardiaregia, i servizi sono attestati su Boiano.

** I Servizi Benevento – Napoli di EAV sono attualmente sospesi per lavori a infrastruttura a gestione regionale.

La **linea storica Villa Literno - Pozzuoli - Salerno** presenta una struttura con integrazione di frequenza a 7 minuti circa realizzata da servizi suburbani:

- Villa - Literno - Napoli C.F. (60' con rinforzi)
- Pozzuoli - S. Giovanni B. (15')
- Napoli C.F. - Salerno (30')
- Napoli C.F. - Castellammare (60')
- Napoli C.F. - Caserta (60').

Il **nodo di Salerno** è inoltre servito dalle relazioni extraurbane:

- Salerno - Caserta (60' con vuoti di offerta);
- Salerno - Mercato S.Severino / Nocera Inferiore (60' con rinforzi);

e servizi suburbani (servizio metropolitano).

- Salerno - Arechi (30')

La linea **Monte del Vesuvio Napoli C.le - Salerno** è caratterizzata da servizi extraurbani:

- Napoli C.le - Eboli / Sapri / Paola / Cosenza (60' con rinforzi nelle ore di punta).

L'interscambio è garantito a Salerno con i servizi regionali Napoli - Salerno via storica, Caserta - Salerno, Salerno - Mercato S.Severino / Nocera Inferiore e Salerno - Arechi.

Si evidenzia che nel corso del 2026 saranno interrotte le linee Benevento-Avellino-Montoro F. per il completamento dei lavori di elettrificazione delle tratte.

Località di servizio principali del TPL

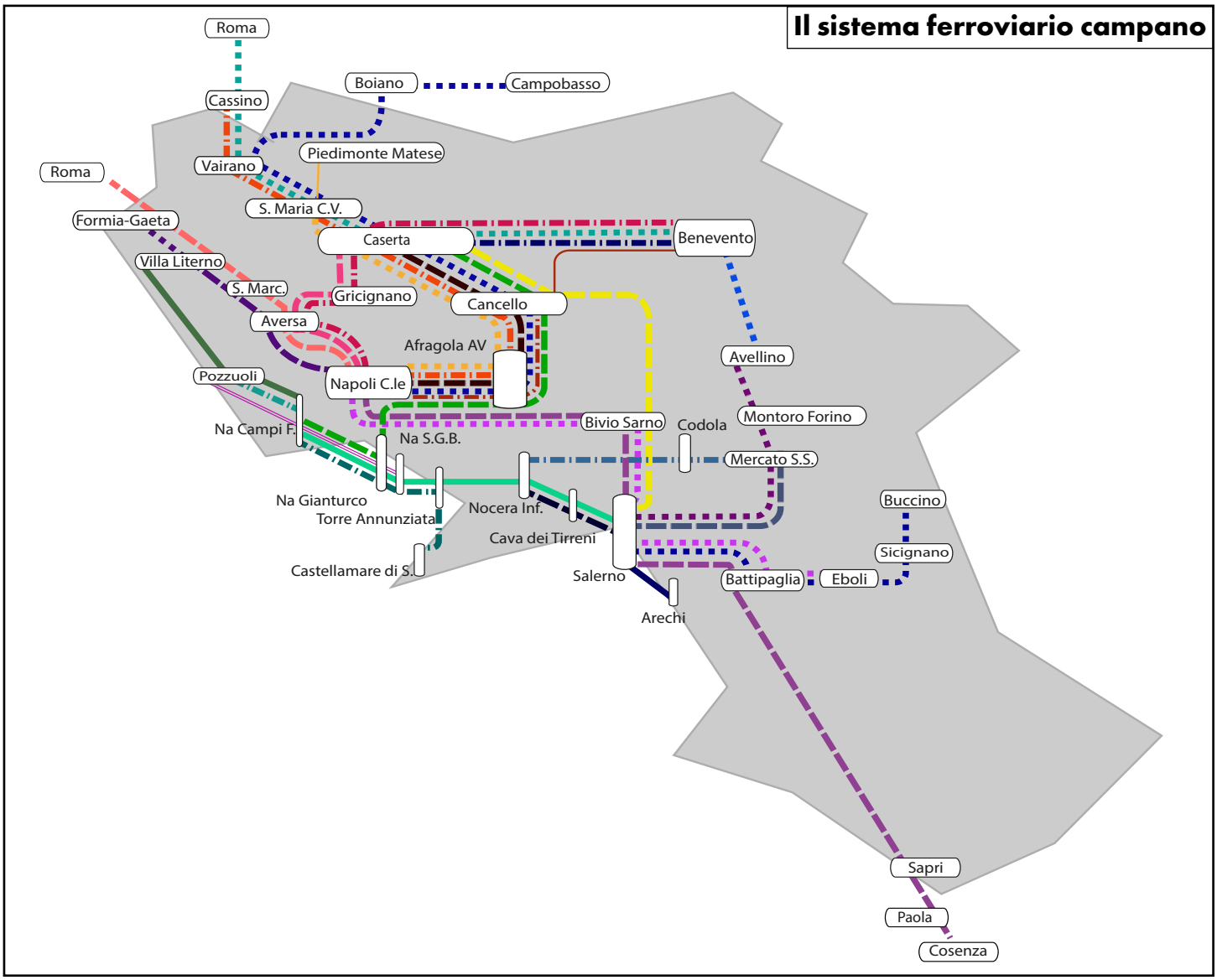
Località di servizio	N° fermate/giorno medio feriale
Napoli Campi Flegrei	289
Salerno	270
Napoli Centrale	243
Napoli Gianturco	233
Napoli Mergellina	233
Napoli Piazza Garibaldi	233
Napoli Montesanto	233
Napoli Piazza Amedeo	233
Napoli Piazza Leopardi	233
Napoli Piazza Cavour	233
Napoli S.G.Barra	212
Caserta	190

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni al giorno medio feriale
Napoli S.Giovanni Barra - Pozzuoli Solfatara	121
Arechi - Salerno	66
Napoli Campi Flegrei – Salerno	59
Napoli Campi Flegrei - Villa Literno	42
Caserta - Napoli Centrale (via Aversa)	33
Nocera I. - Salerno	30
Caserta - Napoli Centrale (via Cancello)	27
Napoli Centrale - Roma Termini	26
Caserta – Napoli Campi F.	24
Caserta - Saleno	24
Napoli Centrale – Villa Literno	24
Benevento – Napoli C.le (EAV)	21
Benevento – Napoli C.le (via Aversa)	12



Il sistema ferroviario campano



10,8 milioni treni*km/anno

732 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 Campania	Lazio	Molise	Puglia	Basilicata	Calabria
732	77 (10,5%)	9 (1,2%)	2 (0,3%)	12 (1,6%)	25 (3,4%)

I rimanenti 607 treni al giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale

Scenario di sviluppo

I nuovo Accordo Quadro è stato sottoscritto con Regione Campania nel 2022.

Sono stati incrementati, rispetto al passato, i seguenti servizi:

- sull'asse costiero Napoli - Salerno - Reggio Calabria, con più servizi su Salerno/Sapri e su Cosenza;
- sull'asse Napoli - Foggia, con più servizi su Avellino e su Caserta;
- sull'asse Battipaglia - Potenza con più servizi su Potenza/ Buccino;
- sull'asse Caserta - Salerno, con più servizi su Salerno e su Mercato S.Severino.

Gli interventi tecnologici e infrastrutturali, previsti nell'arco di piano diffusamente su tutto il territorio regionale, sono volti al miglioramento della regolarità del servizio.

Il prolungamento della linea Salerno - Arechi fino a Pontecagnano Aeroporto permetterà di collegarsi con i servizi aeroportuali e prevede la realizzazione delle nuove Località di Servizio di Salerno Ospedale Ruggi, Salerno Z. Industriale, Pontecagnano S. Antonio e Salerno Aeroporto.

A completamento dell'elettrificazione della linea Salerno - Mercato S.S., sarà possibile estendere a Pontecagnano Aeroporto anche i servizi Salerno - Mercato S.S..
È prevista inoltre la realizzazione di altre 19 località di servizio, tra cui Pompei e Hirpinia.
Per quanto riguarda il completamento della rete AV, nel corso del 2026 la realizzazione della variante di Cancello permetterà l'interconnessione con i servizi regionali nella stazione di Napoli Afragola.

Aumento dei servizi extraurbani tra i cinque capoluoghi



Azioni di Piano

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE SCHEDE PROGETTO

1. TITOLO DEL PROGETTO

XXXXXXXXXXX

(XXX: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx)

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.

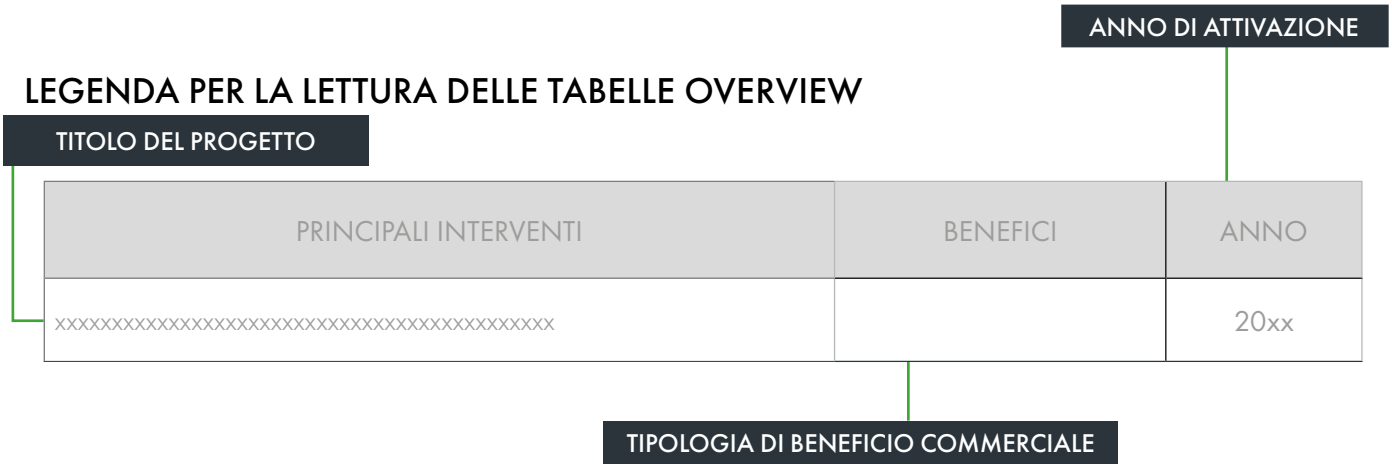
NOTE ESPLICATIVE

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
Nodo complesso di Salerno Centrale		2030
Upgrading tecnologico Napoli Centrale		2028
Upgrading tecnologico Roma - Napoli via Formia tratta Formia - Villa Literno		2028 fase 1 2029 fase 2
Velocizzazione direttrice Salerno - Taranto		2027
Itinerario Napoli - Bari		2028 fase 2030 co.
Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.Severino - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.Severino - Codola - Sarno		2027 fase oltre 2030 co.
Completamento metropolitana di Salerno: tratta Arechi-Salerno Aeroporto		2028 fase 2029 co.
Nodo complesso di Pompei		2029
Upgrading tecnologico linea AV/AC Roma - Napoli		2027
Salerno - Reggio Calabria		2028 fase oltre 2030 co.
Taranto-Battipaglia		2028 fase oltre 2030 co.
Ripristino bretella Merci S. Maria Capua Vetere		2029

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione


6027 d
Km 21+521

Nodo complesso di Salerno Centrale • 2030*

Rif. CdP-I: P134 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli

Descrizione del progetto

Il progetto prevede una serie di interventi per il miglioramento della gestione della capacità nell'impianto oltre alla riqualificazione delle aree di stazione.

Sono stati completati:

- il prolungamento del sottopasso di stazione per l'accesso al nuovo marciapiede a servizio del binario VIII;
- interventi puntuali al piano del ferro atti a consentire la possibilità di movimenti contemporanei tra i servizi Salerno – Arechi e Salerno – Mercato S. Severino.

In una successiva fase è prevista la realizzazione del nuovo impianto ACC per la gestione della circolazione, unitamente alla centralizzazione del binario IX.

Inoltre, sono previsti interventi di PRG per la semplificazione del piano del ferro e l'ottimizzazione delle movimentazioni all'interno dell'impianto.

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

Benefici commerciali



REGOLARITÀ

Per tutte le tipologie di servizio, azzeramento dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità dell'apparato che gestisce la circolazione.
Miglioramento della gestione dei movimenti nell'impianto grazie agli interventi al piano del ferro.



CAPACITÀ

La realizzazione del nuovo marciapiede a servizio del binario VIII permetterà una maggiore capacità di attestamento di nuovi servizi TPL



ACCESSIBILITÀ PRM

Upgrading tecnologico Napoli Centrale • 2028

CdP-I: P134 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli

Descrizione del progetto
Gli interventi sono finalizzati al miglioramento della regolarità dell'impianto di Napoli C.le attraverso interventi tecnologici e modifiche al Piano Regolatore Generale.

In particolare gli interventi risultano:

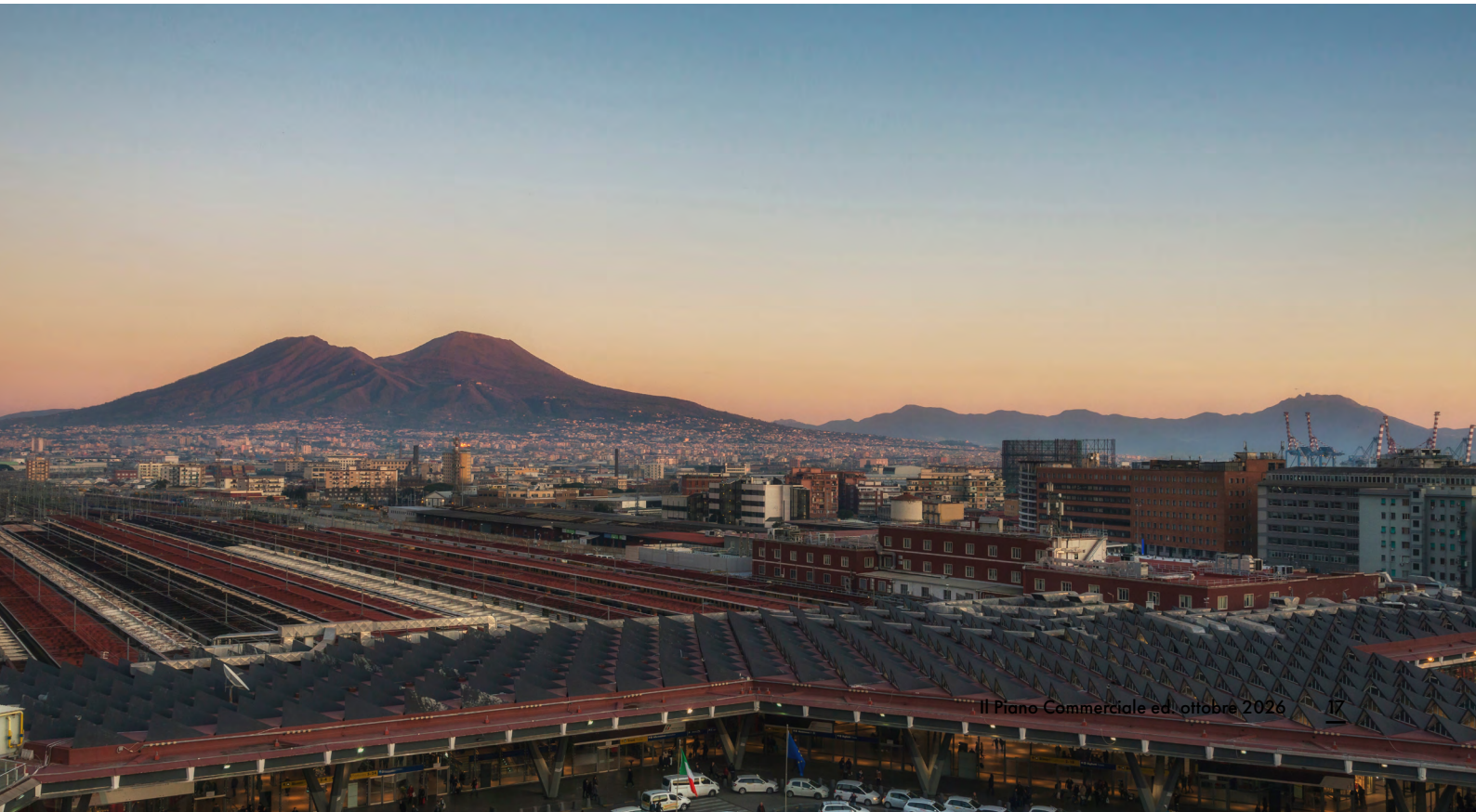
- la realizzazione di un nuovo ACC per la gestione della circolazione nella stazione con postazione al Posto Centrale di Napoli;
- realizzazione nel Posto Centrale di Napoli di un sistema di supervisione della stazione per la regolazione automatica della circolazione;
- interventi di adeguamento dei locali tecnologici del Posto Centrale di Napoli;

Le suddette opere permetteranno di migliorare la qualità dei servizi, la gestione della circolazione e l'affidabilità dell'infrastruttura nell'ambito del nodo.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

Per tutte le tipologie di servizio, azzeramento dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità dell'apparato che gestisce la circolazione



Upgrading tecnologico Roma - Napoli via Formia tratta Formia - Villa Literno

PNRR
Misura 1.10

- **2028** *fase 1*
- **2029** *fase 2*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P224 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti

Descrizione del progetto

Il progetto prevede l'upgrading tecnologico degli impianti di linea e di stazione (ACCM), l'upgrading del sistema di distanziamento della linea (banalizzazione) e interventi puntuali di Piano Regolatore Generale (PRG) negli impianti finalizzati alla velocizzazione degli itinerari e all'aumento della capacità di stazione, rinnovo IaP nonché interventi di accessibilità.

L'attivazione prevede due fasi:

- Fase1 Formia a Sessa Aurunca;
- Fase 2 Sessa Aurunca-Villa Literno.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ	Per tutti i servizi, riduzione del 50% dei minuti di ritardo per indisponibilità rilevanti che necessitano dell'attivazione della circolazione a binario unico
GESTIONE DEI ROTABILI	Le modifiche al piano del ferro in talune stazioni consentiranno di eliminare alcuni invii attualmente programmati
GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE	Nuovi spazi di stazione in alcuni impianti oggetto di upgrading dell'apparato

Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.Severino - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.Severino - Codola - Sarno

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

Rif. CdP-I: I173 - Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.Severino - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.Severino - Codola - Sarno

Descrizione del progetto

Le linee Salerno - Mercato S.Severino - Avellino - Benevento (77 km) e la tratta Mercato S.Severino - Codola - Sarno, linee a semplice binario, servono come principali poli attrattivi i tre capoluoghi di provincia, l'Università degli Studi di Fisciano e l'area industriale di Pianodardine - Pratola Serra.

L'intervento prevede l'elettrificazione delle linee, la velocizzazione dei servizi con istituzione del rango C, l'upgrade dello standard relativo alla massa assiale, l'adeguamento del sistema di controllo della circolazione e l'eliminazione di passaggi a livello.

Attraverso questa azione di Piano sarà possibile ottenere l'aumento della velocità commerciale.

L'elettrificazione della tratta Salerno - Mercato S.Severino - Codola - Sarno è stata conclusa.

Sono previsti gli ulteriori interventi:

- fase: elettrificazione della tratta Mercato S. Severino - Avellino - Prata Pratola;
- completamento: ammodernamento e velocizzazione delle linee ed elettrificazione della tratta Prata Pratola - Benevento.

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

Benefici commerciali

VELOCITÀ	Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Benevento-Salerno è pari a 2h. L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 5'
REGOLARITÀ	
PRESTAZIONI	L'adeguamento a standard di massa assiale C3 permetterà di eliminare le riduzioni di velocità ad oggi previste sulla linea
SOSTENIBILITÀ	Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Completamento metropolitana di Salerno: tratta Arechi-Salerno Aeroporto

PNRR
Misura 1.10

- **2028** *fase*
- **2029** *completamento*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: I177 - Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi - Pontecagnano Aeroporto

Descrizione del progetto

Il prolungamento della linea metropolitana Salerno-Arechi fino all'aeroporto Salerno "Costa d'Amalfi", si inserisce in un'ottica di incremento dell'accessibilità ai servizi ferroviari metropolitani per l'area a sud di Salerno, con l'obiettivo di migliorare anche i collegamenti da/per l'Aeroporto.

Il progetto prevede:

- estensione dell'attuale linea Salerno - Arechi per circa 9 km, in affiancamento alla linea RFI Salerno - Battipaglia, fino alla nuova stazione a servizio dell'aeroporto di Salerno;
- realizzazione delle nuove fermate di Salerno Ospedale Ruggi, Pontecagnano Sant'Antonio e Salerno Z. Industriale oltre alla futura stazione a servizio dell'aeroporto e della località d'incrocio di PM S. Leonardo;
- interscambio tra la nuova linea Salerno - Arechi - Salerno Aeroporto e la linea Salerno - Battipaglia nell'attuale stazione di Pontecagnano e nella futura stazione a servizio dell'aeroporto;
- upgrade del sistema di Informazione al Pubblico (I&C) sull'intera linea Salerno - Arechi - Salerno Aeroporto.

In prima fase verrà realizzata la tratta da Arechi fino alla nuova Fermata Salerno Z. Industriale; a completamento verrà attivata la restante tratta fino alla stazione di Salerno Aeroporto, con l'attrezzaggio dell'intera linea con ERTMS L2.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Nuova possibilità di accesso ai servizi ferroviari per l'area compresa tra lo Stadio Arechi di Salerno e Salerno Aeroporto.
Interscambio tra le linee Salerno - Arechi - Salerno Aeroporto e Salerno - Battipaglia nella stazione esistente di Pontecagnano e nel futuro impianto a servizio dell'Aeroporto



ACCESSIBILITÀ PRM



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Nuovi spazi di stazione nelle località realizzate



INTERMODALITÀ

La nuova località di servizio garantirà l'interscambio ferro-aereo con l'aeroporto "Costa d'Amalfi" di Salerno

Nodo complesso di Pompei • 2029

Rif. CdP-I: P211 - Nodo complesso di Pompei

Descrizione del progetto

L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova località di servizio in prossimità dell'area archeologica di Pompei che consenta l'interscambio tra la linea RFI (Napoli – Salerno) e la linea ferroviaria regionale EAV Napoli – Sorrento.
Nel contempo sono previste la realizzazione di interventi atti a favorire lo scambio intermodale tra i servizi ferroviari e quelli su gomma.

Attraverso questa azione di Piano sarà possibile creare le condizioni per favorire l'interscambio tra la rete ferroviaria nazionale e le altre modalità di trasporto, garantendo anche l'aumento dell'accessibilità alla costiera sorrentina.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

La realizzazione della nuova località di servizio creerà un nuovo punto di accesso all'IFN e la possibilità di realizzare nuovi servizi ferroviari per connettere l'area archeologica di Pompei



ACCESSIBILITÀ PRM



INTEGRAZIONE DELLA RETE

La realizzazione del nuovo impianto permetterà l'interscambio con la linea EAV Napoli-Sorrento e con i servizi su gomma

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

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

I principali numeri del progetto

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/sovrappassi e adeguamento a standard H55 dei marciapiedi nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno.

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

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

Upgrading tecnologico Linea AV/AC Roma - Napoli • 2027

Rif. CdP-I: P224 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti

Descrizione del progetto
Il progetto di upgrading tecnologico della linea AV/AC Roma - Napoli prevede il rinnovo dei sistemi di gestione della circolazione in linea e negli impianti con la realizzazione di un nuovo ACC-M/SCC-M al fine di consentire l'incremento dei livelli qualitativi del servizio.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

Per tutte le tipologie di servizi, abbattimento dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità degli apparati che gestiscono la circolazione



Itinerario Napoli-Bari

PNRR
Misura 1.1

- **2028** *fase*
- **2030** *completamento*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: 0279A, 0284, 0279B, 0281, 0099A, 0099B, 0099C - itinerario Napoli - Bari

Descrizione del progetto

Il programma di realizzazione della nuova linea Napoli-Bari è ripartito in diversi sotto-progetti:

- realizzazione di una variante all'attuale linea Napoli-Cancello per una lunghezza complessiva di 15,5 km passando dalla stazione AV di Napoli Afragola;
- raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancello e Frasso Telesino e Frasso Telesino - Vitulano per una lunghezza di circa 46 km. Verranno inoltre soppressi 20 passaggi a livello;
- raddoppio in variante di circa 47 km di linea della tratta Apice-Orsara, di cui 80% in galleria, con realizzazione della nuova stazione di Hirpinia;
- raddoppio in variante della tratta Orsara-Bovino.

Si prevede inoltre, l'adozione delle tecnologie più moderne per la gestione del traffico: Apparati Centrali Computerizzati (ACC), Apparati Centrali Computerizzati Multistazione (ACCM) e, nello scenario di regime, ETCS/ERTMS L2.

Le tratte Napoli - Cancello e Cancello - Frasso sono state attivate nel corso del 2026; le tratte Frasso - Telese, Telese - Vitulano e Orsara - Bovino saranno attivate in una fase successiva; le tratte Apice - Hirpinia, Hirpinia - Orsara a completamento.

Benefici commerciali Fase

ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Maggiore accessibilità delle province di Caserta e Benevento alla direttrice AV Milano-Roma-Napoli tramite l'interscambio a Napoli Afragola
VELOCITÀ	Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un recupero del tempo di percorrenza stimato in 45 minuti
CAPACITÀ	Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice la capacità teorica passa dagli attuale 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia
ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Nella tratta Napoli-Cancello verranno realizzate le nuove fermate di Afragola Z. Commerciale, Casalnuovo e la nuova stazione di Acerra. Nella tratta Cancello-Frasso verrà realizzata la nuova fermata di Valle di Maddaloni e la nuova stazione di Dugenta-Frasso Telesino. Nella tratta Frasso Telesino-Vitulano verranno realizzate le nuove fermate di Castelvenere-Solopaca, Torrecuso-Ponte e Amorosi. Verranno realizzate le stazioni di Telese Terme e San Lorenzo Maggiore
PRESTAZIONI	Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri

Itinerario Napoli-Bari

Benefici commerciali a completamento del progetto



VELOCITÀ

Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un tempo di viaggio di circa 2h mentre per i collegamenti Roma-Bari è previsto un tempo di viaggio pari a 3 h



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Sulla tratta Apice-Bovino verranno attivate la nuova fermata di Apice e le stazioni di Bovino e Orsara di Puglia



CAPACITÀ

Sulla tratta Napoli-Foggia la capacità teorica passa dagli attuale 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia



PRESTAZIONI

Sulla tratta Napoli-Foggia sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

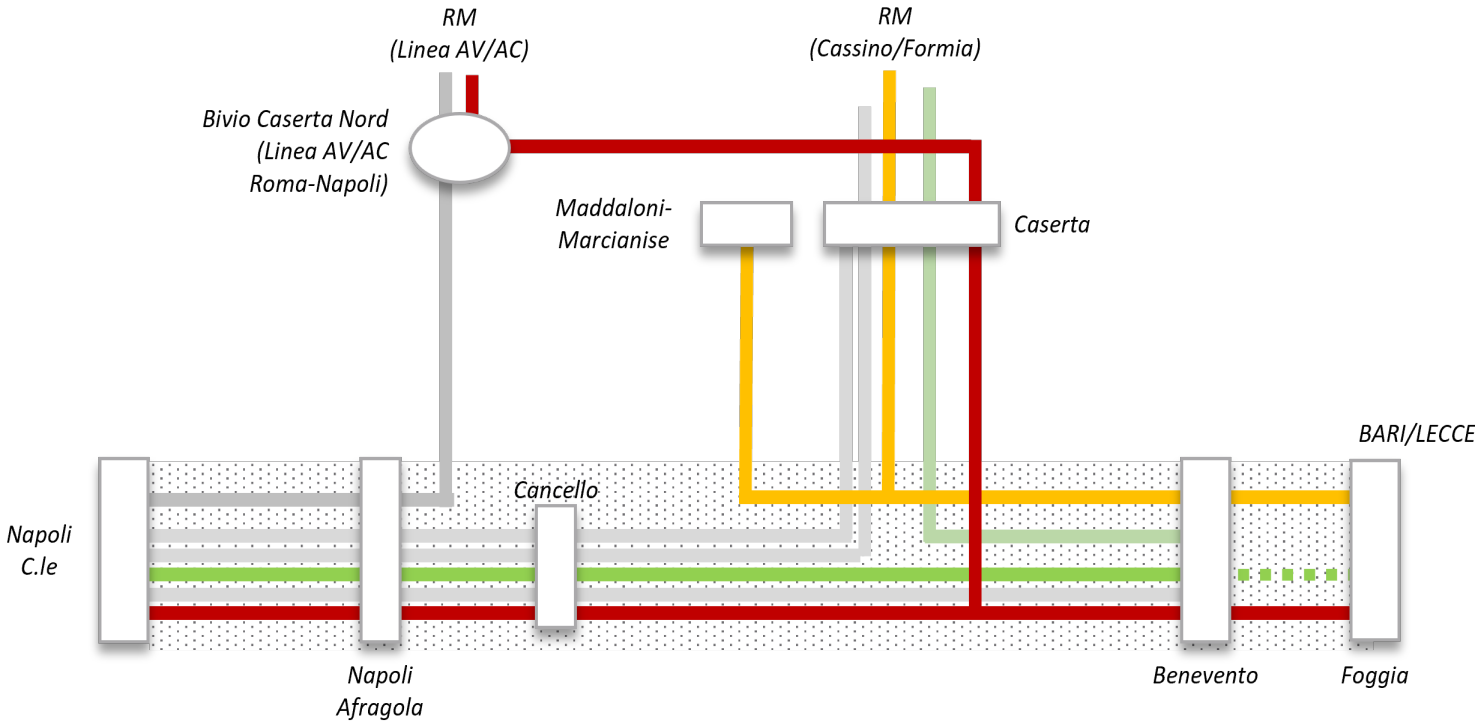
Maggiore accessibilità delle province di Benevento e Avellino al servizio AV tramite la nuova stazione di Hirpinia

I principali numeri del progetto

250 km	Lunghezza linea
13 km	Lunghezza interconnessioni
12.5 ‰	Pendenza massima linea
250 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

Itinerario Napoli-Bari

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Napoli C.le – Cassino/Campobasso	19 treni/g	1 treno/h
	Napoli C.le – Benevento (EAV)	1 treno/h**	1 treno/h
	Napoli C.le/Napoli C.F. – Caserta	2 treni/h	2 treni/h
	Napoli C.le – Benevento	9 treni/g	1 treno/h
	Caserta – Benevento	8 treni/g	1 treno/h
	Prolungamento verso Foggia dei Napoli C.le – Benevento	Non presente	6 treni/g

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Da/per linea Cassino/Formia	2 treni/g	12 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Milano/Roma – Bari/Lecce	2 treni/h	2 treni/h*
	Napoli – Foggia/Bari/Lecce	Non presente	1 treno/2h

NOTE:
I criteri secondo i quali sono stati realizzati i modelli di esercizio sono riassunti nel Capitolo Introduzione.
*Incremento dello sviluppo dell'offerta durante la giornata.
**Servizio commerciale sospeso per chiusura linea EAV.

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'

I principali numeri del progetto

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

*Dati relativi alla tratta Salandra-Ferrandina

Ripristino bretella Merci S. Maria Capua Vetere • 2029*

Rif. CdP-I: P060 - Infrastrutturazione porti e terminali

Descrizione del progetto

L'intervento prevede l'attivazione di un collegamento merci atto a garantire una connessione diretta tra la linea Roma - Napoli via Cassino, in corrispondenza della stazione di S. Maria Capua Vetere e l'impianto di Maddaloni Marcianise Smistamento.

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

Benefici commerciali



CAPACITÀ



REGOLARITÀ



GESTIONE DEI ROTABILI

Accesso diretto allo scalo di Maddaloni Marcianise Smistamento dalla linea Roma – Napoli via Cassino senza necessità di effettuare inversioni di mar

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