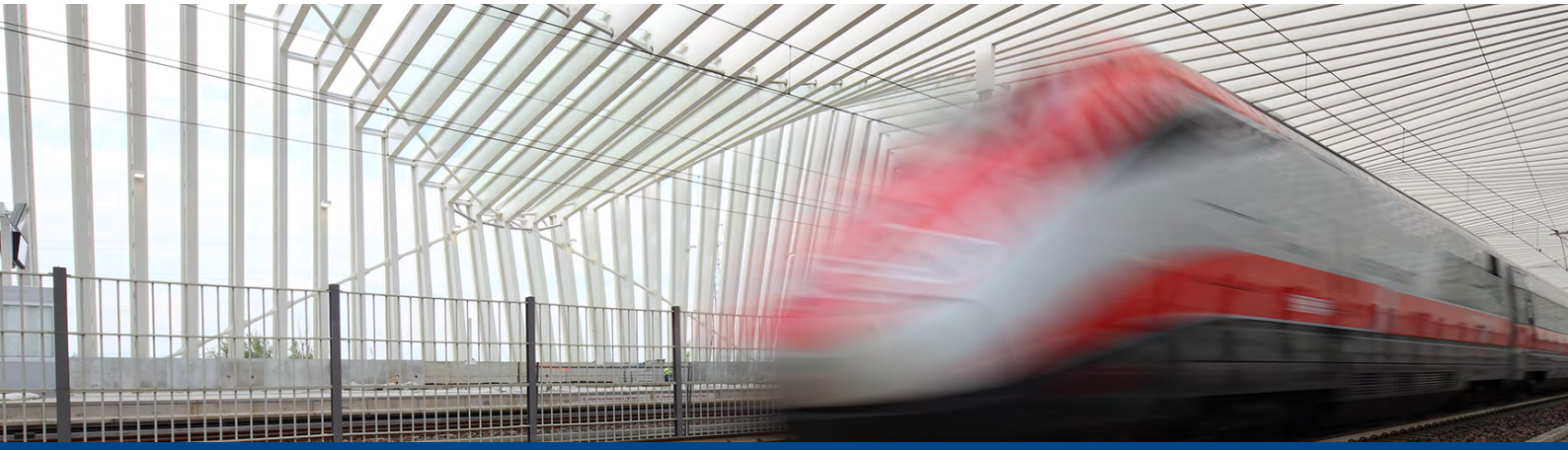
IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE EMILIA-ROMAGNA



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE


EMILIA-ROMAGNA

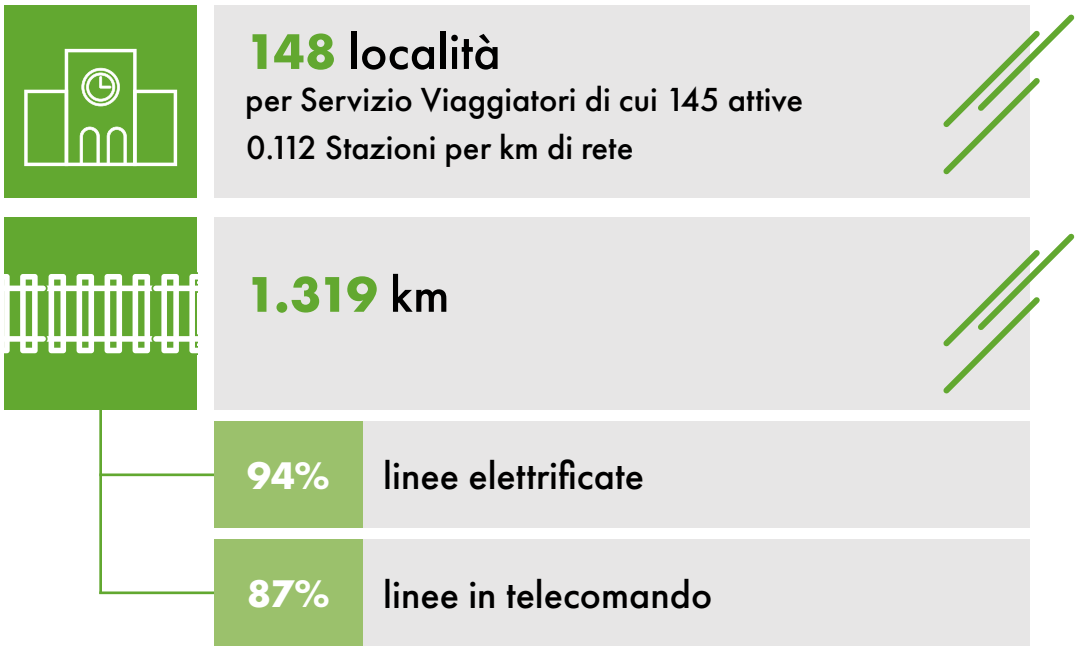
EMILIA-ROMAGNA

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	15
Overview delle azioni oltre il 2030	24
Azioni di Piano oltre il 2030	25

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Emilia Romagna si estende per 22.451 km² e conta 4,4 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 333 Comuni distribuiti in 9 enti di area vasta di cui 8 Province e 1 città metropolitana, quella di Bologna.

La Regione si posiziona al 6° posto per superficie, al 7° posto per popolazione e densità abitativa e al 9° posto per numero di enti locali.



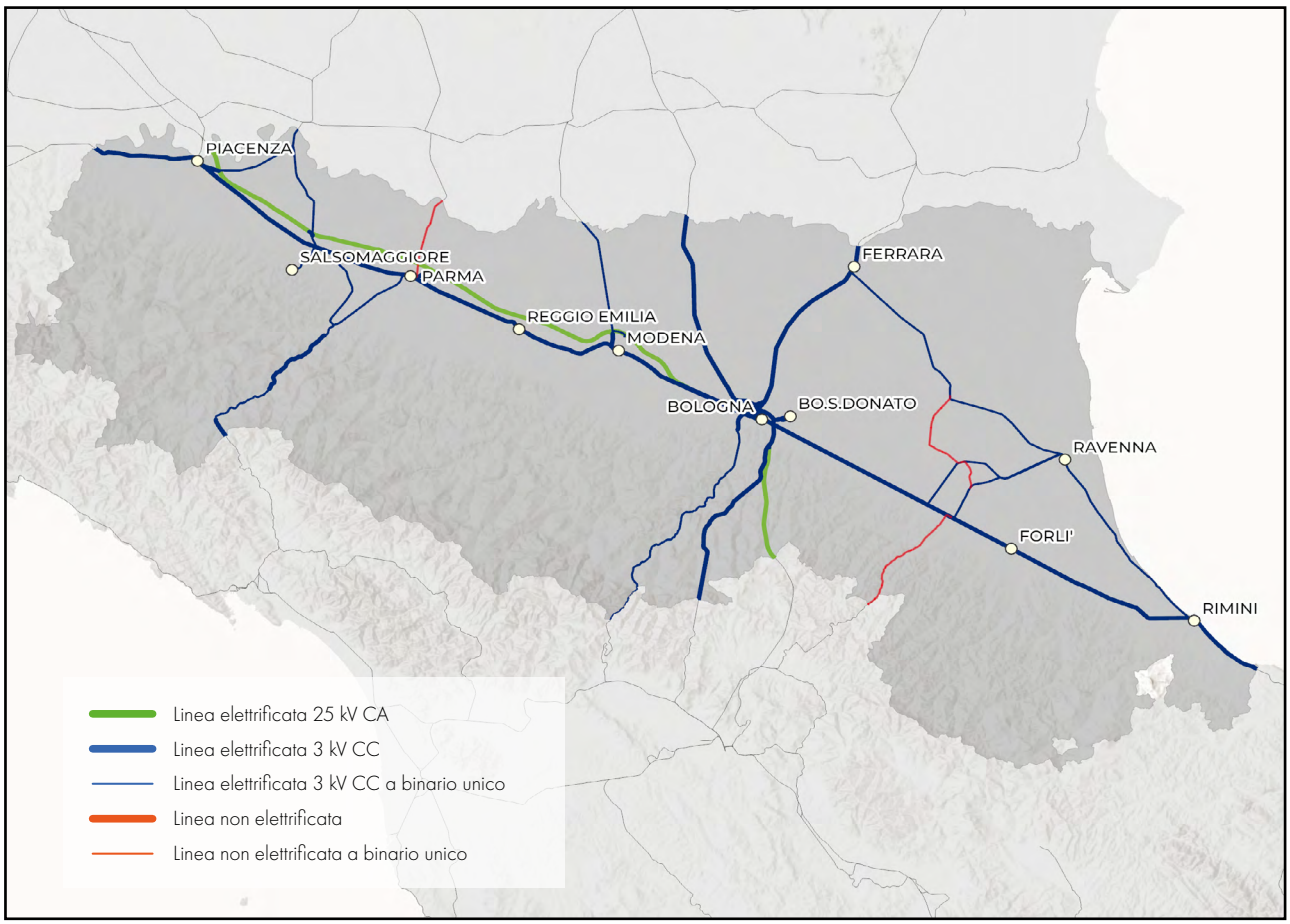
Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

ALIMENTAZIONE

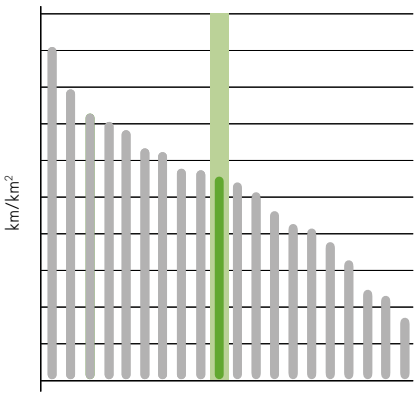
Linee elettrificate	1234 km
› Linee a doppio binario	804 km
› Linee a semplice binario	430 km
Linee non elettrificate (diesel)	85 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	1153 km
ERTMS (European Rail Traffic Management System), per l'interoperabilità su rete AV/AC	245 km

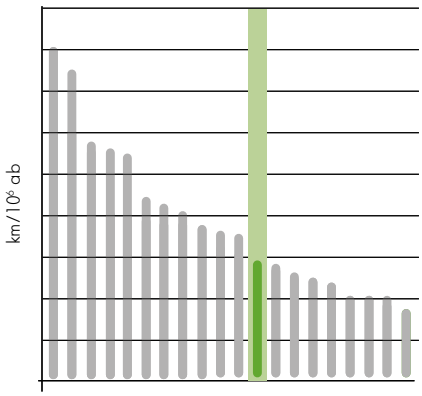


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



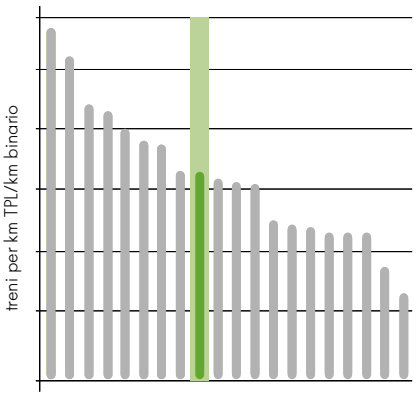
0,059 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



296,5 km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



7.785 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

Il sistema di trasporto ferroviario della Regione Emilia-Romagna si sviluppa lungo sette direttrici di traffico convergenti su Bologna Centrale, caratterizzate da un sostanziale cadenzamento di tutti i servizi supportati da treni di rinforzo nelle ore di punta.

La **direttrice Milano - Bologna**, ove sono presenti anche servizi lunga percorrenza è caratterizzata da servizi extraurbani:

- Piacenza - Rimini frequenza 60';
- Milano - Bologna (17 treni/giorno)
- Parma - Bologna con frequenza di 120'.
- Modena – Bologna frequenza 60';

L'integrazione di frequenza è garantita tra Parma e Bologna e **l'interscambio** nelle località di Parma, Modena e Piacenza con altri servizi regionali.
Consente un'integrazione a 30' tra le stazioni di Modena e Bologna

L'offerta sulle **direttrici Verona - Mantova/Bologna** presenta servizi extraurbani:

- Brennero/Verona - Bologna e Mantova - Modena con frequenza di 60';

e servizi suburbani:

- Poggio - Rusco Bologna e Carpi - Modena con frequenza di 60'.

L'offerta si caratterizza per **integrazione di frequenza** tra servizi nonchè **interscambio**a Poggio Rusco per adduzione/distribuzione con servizi da/per Verona/Bolzano e Modena per Bologna/Piacenza.

La **linea Padova - Bologna** presenta una complessa promiscuità con traffico a mercato (AV, Intercity e Frecciabianca) e servizi regionali di tipo extraurbano:

- Venezia - Bologna: frequenza 60';

e servizi suburbani:

- Ferrara - Bologna: frequenza 60' con sistemi di rinforzo Ferrara/San Pietro in Casale-Bologna-Imola.

L'integrazione di frequenza viene perseguita tra i servizi suburbani nelle ore di punta mentre nella stazione di Ferrara si realizza **l'interscambio** per adduzione, distribuzione con i servizi da/per Venezia.

Sulla **direttrice Firenze - Bologna** i servizi sono a carattere capillare e si suddividono in servizi extraurbani:

- Firenze/Prato - Bologna: con frequenza di 60' con rinforzi San Benedetto-Bologna;

e servizi suburbani:

- Porretta – Bologna - Pianoro: frequenza 60';
- Marzabotto – Bologna - Pianoro: frequenza 60';

Nel corso del 2025, a seguito dell'inizio dei lavori per l'adeguamento a sagoma della galleria dell'appennino, l'offerta Bologna - Prato sarà oggetto di revisione con limitazioni di offerta e revisione dei tempi di percorrenza.

Lungo la **direttrice Adriatica Bologna - Bari** l'offerta a mercato (AV e Intercity) garantisce l'integrazione sulle lunghe distanze unitamente ai servizi extraurbani:

- Piacenza - Rimini: frequenza 60';
- Bologna - Ravenna: (via Faenza) spot;
- Imola - Rimini: frequenza 120;'
- Bologna - Ravenna - Rimini: frequenza 60;

e servizi suburbani:

- Bologna - Imola: 60' con prolungamenti spot su Rimini.

L'integrazione di frequenza tra Bologna e Rimini è garantita tra i sistemi regionali grazie **l'interscambio** nella stazione di Castelbolognese.

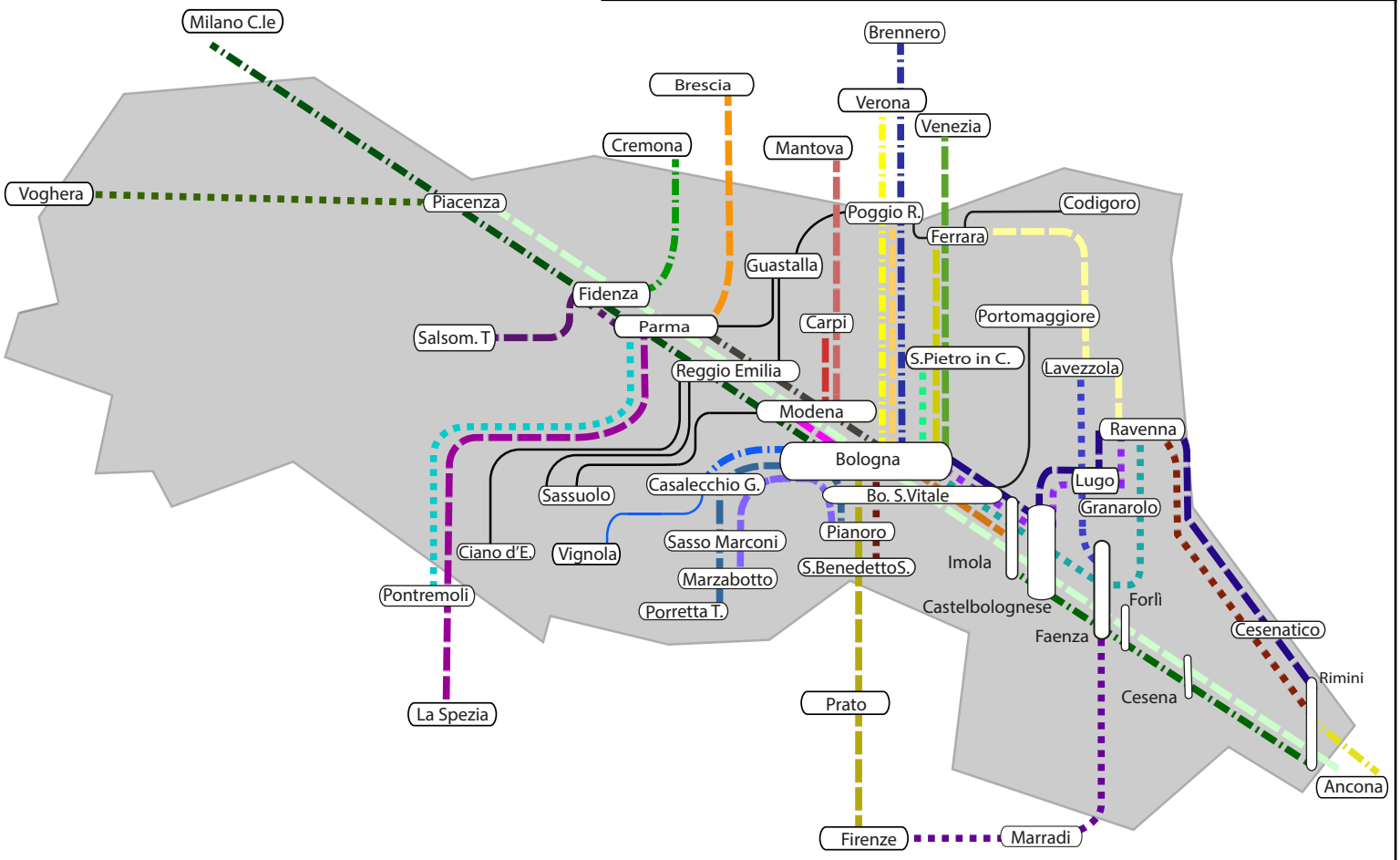
La **direttrice Bologna - Pistoia** si caratterizza per la presenza esclusiva di servizi suburbani:

- Porretta – Bologna - Pianoro: frequenza 60';
- Marzabotto – Bologna - Pianoro: frequenza 60';
- Vignola - Casalecchio - Bologna: frequenza 60' con rinforzi Bazzano-Casalecchio-Bologna;

che garantiscono una **integrazione di frequenza** a 15' nella tratta metropolitana Casalecchio - Bologna.

Tra le altre relazioni di traffico si segnalano i servizi extraurbani Rovigo - Chioggia, Ferrara - Ravenna, Ravenna - Rimini, Fidenza - Salsomaggiore e, in collaborazione con le Regioni afferenti, i servizi extraurbani da Piacenza per Voghera, da Fidenza/Parma per Pontremoli e oltre, da Fidenza per Cremona, da Parma per Brescia e da Faenza per Firenze.

Il sistema ferroviario emiliano - romagnolo



17,7 milioni treni*km/anno

904 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

Località di servizio principali del TPL

Località di servizio	N° fermate/giorno medio feriale
Bologna C.le	504
Modena	172
Parma	165
Bologna San Vitale	154
Piacenza	136
Fidenza	133
Imola	130
Ferrara	121
Rimini	115
S.Ruffillo	114
Bologna Mazzini	114
Pianoro	113
Castelfranco E	110
Bologna Borgo Panigale	108
Casalecchio Garibaldi	108
Casteldebole	107
Castelbolognese	96
Faenza	92

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni al giorno medio feriale
Fidenza - Salsomaggiore Terme	42
Bologna C.le - Poggio Rusco	40
Pianoro - Porretta Terme	39
Milano G.P. - Piacenza	36
Bologna C.le - Vignola	35
Bologna C.le - Rimini	34
Bologna C.le - Modena	34
Bologna C.le - Prato C.le	33
Bologna C.le - Venezia S.L.	32
Brescia - Parma	31
Mantova - Modena	30
Carpi - Modena	28
Ferrara - Ravenna	26
Bologna C.le - Imola	26
La Spezia C.le - Parma	26
Bologna C.le - Ferrara	25
Ancona - Piacenza	22
Marzabotto – Pianoro	18
Bologna C.le – Milano C.le	17

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

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Emilia-Romagna	Lombardia	Trentino Alto Adige	Veneto	Liguria	Toscana	Marche
904	176 (19,5%)	10 (1,1%)	58 (6,4%)	31 (3,4%)	74 (8,2%)	47 (5,2%)

I rimanenti 508 treni al giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale

Scenario di sviluppo

L'Accordo Quadro con la Regione Emilia-Romagna è stato aggiornato nel 2024.

L'obiettivo per il futuro, in una regione nella quale la maggior parte dei servizi sono già cadenzati, è aumentare la frequenza e diminuire l'eterotachia.
Deve completarsi la realizzazione dei servizi passanti nel nodo, come previsto dal servizio SFM e la realizzazione delle nuove fermate di Bologna Borgo Panigale Scala, Bologna Prati di Caprara e Bologna Zanardi.

I potenziamenti tecnologici sulle linee Bologna - Reggio Emilia, Bologna - Padova, Bologna - Rimini, Bologna - Verona e Bologna - Prato sono volti al miglioramento della regolarità del servizio.

Il progetto di quadruplicamento della tratta Bologna - Castelbolognese permetterà di aumentare considerevolmente l'offerta sulla linea, superando l'elevata eterotachia della linea, sulla quale circolano numerosi servizi TPL, lungo percorso e merci.
Infine, il potenziamento prestazionale di tutte le linee afferenti alla cintura di Bologna permetteranno di utilizzare i nuovi materiali regionali e diminuire le interferenze tra traffico regionale e traffico merci.

Incremento frequenze con sistemi passanti



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.

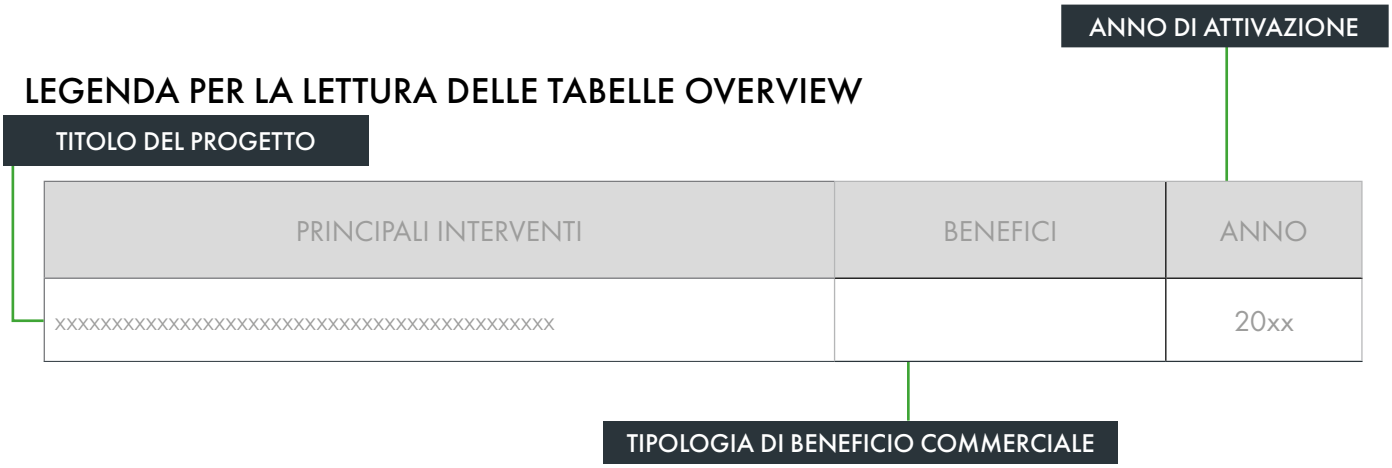
NOTE ESPLICATIVE

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
Upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna - Verona		2028
Interventi di potenziamento per Accordo Quadro Bologna		2030
Potenziamento tecnologico Bologna - Padova		2028 fase 1 2029 fase 2 2030 co.
Interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria al Porto di Ravenna		2030
Potenziamento tecnologico Bologna - Piacenza		2029
Potenziamento del nodo ferroviario a servizio del Porto di Ravenna		2029 fase 1 oltre 2030 co.
Upgrading tecnologico e prestazionale linea Bologna-Prato		2030
Nodo di Bologna - Realizzazione delle fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano		2030

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

Interventi di potenziamento per Accordo Quadro Bologna • 2030

Rif. CdP-I: P112 - Upgrading tecnologico e infrastrutturale Nodo di Bologna

Descrizione del progetto

Il progetto consiste in interventi di mitigazione, degli effetti dovuti alle differenze di velocità tra i diversi servizi presenti sulla linea (lunga percorrenza e regionali) attraverso l'adeguamento del piano del ferro dei seguenti impianti:

- Forlì: ricostruzione del nuovo I binario, con funzione di precedenza pari (in esercizio dal 2019);
- Castel Bolognese: realizzazione di un nuovo binario di circolazione, per la separazione degli itinerari da/per linea Ravenna, realizzazione del nuovo tracciato indipendente verso Ravenna, riconfigurazione dell'apparato di stazione e adeguamento del marciapiede a servizio del binario V a standard TPL (in esercizio da ottobre 2022);
- Imola: trasformazione di un binario tronco in binario di precedenza pari e adeguamento a standard TPL del marciapiede corrispondente, attivata nel 2026 ;
- Castel S. Pietro Terme: realizzazione di un nuovo binario di precedenza pari e adeguamento a standard TPL del marciapiede corrispondente.

Inoltre, nell'ambito del medesimo progetto è stato realizzato l'adeguamento a modulo 750 metri della stazione di Forlì e sarà adeguato l'impianto di Castel S. Pietro Terme a beneficio del trasporto ferroviario delle merci.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ	Per i treni regionali diretti a Bologna che hanno precedenze d'orario, riduzione di 7 minuti al giorno tra Faenza e Cesena per migliore risoluzione dei conflitti di circolazione
ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Nella stazione di Castel Bolognese, realizzazione di un nuovo binario dedicato ai servizi per la linea Ravenna, ed interscambio dei servizi diretti a Rimini sullo stesso marciapiede
PRESTAZIONI	Adeguamento modulo 750 metri

Upgrading tecnologico e prestazionale linea Bologna - Prato

PNRR
Misura 1.10

• 2030

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P261 - Potenziamento linea Bologna-Prato

Descrizione del progetto

Il progetto ha lo scopo di adeguare la linea agli standard prestazionali delle reti merci TEN-T con adeguamento della sagoma a P/C 80 mediante interventi sulle gallerie e conseguimento del modulo 750 metri negli impianti di Monzuno (già attivato) e Vaiano (a completamento). Contestualmente è stato avviato il rinnovo tecnologico degli apparati di stazione mediante la realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione su tutta la linea al fine di garantire benefici in termini di regolarità ed affidabilità infrastrutturale.

I lavori per l'adeguamento a sagoma P/C 80 della tratta Bologna-Prato si articolano in 3 fasi:

- **Fase 1-** tratto Vernio-Prato: lavori ultimati;
- **Fase 2-** tratto Pianoro-San Benedetto Val di Sambro: in corso;
- **Fase 3**- tratto San Benedetto V.S.-Vernio: in corso.

In corso la realizzazione dell'apparato ACC-M sulla tratta Bologna-Prato per fasi :

- Pianoro (i)-Monzuno (i): attivato;
- Monzuno (e)-San Benedetto Val di Sambro (e): attivato;
- San Benedetto Val di Sambro (i)-Vernio (e): attivato;
- Vernio (i)-Prato (e): in corso;
- Bivio Crociali (i) – Pianoro (e): in fase di progettazione.

Sono previsti inoltre, interventi nelle stazioni della linea per il miglioramento delle condizioni di accessibilità, abbattimento delle barriere architettoniche e generale restyling dei fabbricati, compreso il rinnovo dei dispositivi di informazione al pubblico, per offrire alla clientela dei servizi regionali un livello superiore di qualità nell'accesso ed utilizzo del sistema ferroviario. In particolare, sono stati conclusi i lavori di accessibilità nelle stazioni di Monzuno-Vado, Grizzana e S. Benedetto Val di Sambro-Castiglione P.; sono in fase di realizzazione gli interventi nelle stazioni di Vernio, Vaiano.

Benefici commerciali

ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Azioni ed interventi in grado di migliorare il livello qualitativo del servizio pubblico in termini di accessibilità al servizio ferroviario; miglioramento dei collegamenti tra le stazioni e i territori che le ospitano in termini di accessibilità pedonale, ciclabile, con TPL e auto privata
GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE	Miglioramento della funzionalità e decoro degli spazi aperti al pubblico, nonché interventi sul sistema di informazione al pubblico
REGOLARITÀ	Incremento della regolarità del servizio dovuta ad una maggiore affidabilità infrastrutturale
PRESTAZIONI	Adeguamento della linea a sagoma PC 80 e modulo 750 metri
GESTIONE DEI ROTABILI	Nuovo binario di attestamento in stazione S.Benedetto Val di Sambro per servizi Bologna Centrale – S. Benedetto Val di Sambro e transitabilità dei materiali Rock

Potenziamento tecnologico Bologna - Padova

PNRR
Misura 1.10

- **2028** *fase 1*
- **2029** *fase 2*
- **2030** *compl.*

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

L'intervento prevede il rinnovo di tutti gli impianti della linea Bologna - Padova C.M., con la realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione e di un nuovo sistema di regolazione della circolazione con Posto Centrale ubicato a Bologna.
Sono, inoltre, previste attività finalizzate al rinnovo del sistema di distanziamento e all'integrazione dei sistemi di Informazione al Pubblico, nonché a modifiche puntuali del piano del ferro ed eliminazione dei passaggi a livello. L'intero progetto si articola in tre macro-fasi realizzative: la prima relativa alla tratta Castelmaggiore-Rovigo, la seconda relativa alla tratta Rovigo-Padova, la terza relativa alla tratta Castelmaggiore-Bologna.

Nell'ambito del medesimo progetto, a beneficio del trasporto ferroviario delle merci, è previsto l'adeguamento a modulo 750 metri degli impianti di Castelmaggiore, Polesella e Sant'Elena d'Este.

Inoltre, in virtù degli accordi stipulati con il gestore FER e gli Enti Locali, sono previsti:

- interventi di PRG in stazione di Ferrara, con l'obiettivo di creare binari dedicati ai servizi attestati da/per rete FER ;
- interventi per l'interramento delle linee Ferrara-Rimini e Ferrara-Codigoro con conseguente ripristino della separazione dei flussi sulle linee FER e RFI tramite il vecchio tracciato e soppressione PL in ambito urbano.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ	Per tutte le tipologie di servizi, abbattimento dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità degli apparati che gestiscono la circolazione
PRESTAZIONI	Adeguamento modulo di linea 750 metri
ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Azioni ed interventi in grado di migliorare il livello qualitativo del servizio pubblico in termini di accessibilità ferroviaria nella stazione di Ferrara, mediante la realizzazione di nuovi binari tronchi dotati di marciapiede per le relazioni Ferrara-Codigoro

Nodo di Bologna - Realizzazione delle fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano

• 2030*

Rif. CdP-I: P112 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna

Descrizione del progetto

Nell'ambito del Progetto Integrato della Mobilità Bolognese (PIMBO) per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano, è stata inserita anche la realizzazione e il completamento delle fermate SFM di Bologna, progetto promosso e finanziato in collaborazione con gli Enti locali che prevede i seguenti interventi:

- interventi per il completamento della nuova fermata di Bologna Borgo Panigale Scala* a servizio della linea Bologna-Milano;
- interventi di completamento della fermata esistente di Bologna San Vitale/Rimesse (FER) a servizio delle linee Bologna - Prato e Bologna-Portomaggiore (FER);
- realizzazione di 2 nuove fermate del sistema SFM:
  Bologna Prati di Caprara*, a servizio delle linee Bologna - Milano, Bologna - Verona, Bologna – Pistoia
  Bologna Zanardi* a servizio della linea Bologna-Padova e soppressione PL di stazione;
- ammodernamento della stazione di Bologna San Ruffillo a servizio della linea Bologna-Prato e della fermata di Bologna Fiere* a servizio della linea di Cintura di Bologna.

Tali interventi completerebbero il sistema del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese favorendo la nascita di nuovi servizi ferroviari.

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

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

I servizi ferroviari avranno nuovi punti di accesso in ambito urbano, quelli esistenti saranno ammodernati e resi più facilmente fruibili



ACCESSIBILITÀ PRM

Nell'ambito degli interventi previsti, verranno adottate misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla norma europea STI PRM



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Nuovi spazi di stazione nelle nuove località realizzate

Potenziamento del nodo ferroviario a servizio del Porto di Ravenna

- **2029** *fase 1*
- *Oltre il* **2030*** *completamento*

Rif. CdP-I: P142 - Porto di Ravenna

Descrizione del progetto

Per poter gestire in maniera efficiente i traffici merci interessanti il nodo di Ravenna, delocalizzare tali attività dal centro cittadino, e favorire il trasporto intermodale tra ferrovie e vie navigabili, è stato sviluppato un programma di investimenti a medio e lungo termine che prevede il potenziamento, articolato in più fasi, degli attuali fasci merci afferenti le due Dorsali Sinistra e Destra Candiano, mediante una serie di interventi tecnologici e sul Piano del Ferro.

La prima fase, che interessa la Dorsale Sinistra Candiano, è stata scandita in due sottofasi:

- fase 1A: questa fase, attivata nel 2020, ha previsto il ripristino dei binari di Scalo Candiano e della bretella di accesso lato nord, permettendo di effettuare arrivi/partenze bypassando la Stazione di Ravenna.
- fase 1B: prevede l'ampliamento dello Scalo Candiano mediante attivazione di un nuovo apparato e la realizzazione di 7 ulteriori binari, di cui uno adeguato a modulo 750 metri. L'intero fascio verrà elettrificato e centralizzato e le modifiche al piano del ferro permetteranno di terminalizzare tutti i traffici indirizzati verso la dorsale sinistra Candiano, garantendo adeguati spazi disponibili per la sosta locomotori.

La seconda fase interessa la Dorsale Destra Candiano, in particolare gli interventi comprendono:

- l'adeguamento della configurazione del piano del ferro, l'elettrificazione e la centralizzazione di tutti i binari del Fascio Base e del Fascio Pesa cui verranno assegnate le funzioni di arrivo/partenza, composizione/scomposizione, presa/consegna;
- l'elettrificazione e la centralizzazione della dorsale di collegamento tra la stazione di Ravenna ed il Fascio Base in Destra Candiano;
- la realizzazione di tronchini per la sosta dei locomotori di manovra;
- l'adeguamento di un fabbricato esistente per la messa a disposizione al personale di manovra.

Il Fascio Base e il Fascio Pesa, potenziati e gestiti tramite apparato tecnologico dedicato, saranno composti complessivamente da 15 binari, di cui 2 a modulo pari ad almeno 750 metri. L'insieme di questi interventi permetterà lo spostamento di tutti i traffici residui terminalizzati a Ravenna verso la Dorsale Destra Candiano, consentendo notevoli benefici in termini di riduzione dei tempi complessivi di manovra.

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

Benefici commerciali

SOSTENIBILITÀ	Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni
GESTIONE DEI ROTABILI	Ottimizzazione delle operazioni di manovra dovuta all'eliminazione della manovra primaria da/verso le due dorsali e conseguente riduzione dei tempi complessivi di manovra
CAPACITÀ	L'intervento consentirà di gestire l'arrivo/partenza dei treni oggi terminalizzati a Ravenna attraverso i due scali potenziati e collocati lungo le dorsali Sinistra e Destra Candiano, garantendo al contempo capacità residua in relazione allo sviluppo di traffici attesi ambito hub portuale
REGOLARITÀ	Decongestione della stazione di Ravenna, con riduzione dei conflitti di circolazione e maggiore affidabilità infrastrutturale

Upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna - Verona

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

Descrizione del progetto

Il progetto prevede:

- interventi al sistema di segnalamento per attingere alla piena velocità di tracciato, portando la velocità massima dei treni da 150 km/h a 195 km/h per una tratta di circa 40 km, consentendo di conseguire, per i servizi di lungo percorso, un recupero in termini di tempi di percorrenza tra le due località fino a 5 minuti;
- interventi di potenziamento al sistema di distanziamento che consentiranno di conseguire benefici in termini di capacità della linea e di velocizzazione di tutti i servizi;
- interventi di upgrading tecnologico per il rinnovo della linea e degli impianti con attivazione dell'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione con sede al Posto Centrale di Bologna, con benefici in termini di regolarità e affidabilità infrastrutturale.

Sulla tratta San Felice sul Panaro - Poggio Rusco è stato attivato il nuovo sistema di distanziamento con annessa nuova tecnologia di linea ed è di recente attivazione il rinnovo tecnologico degli apparati di stazione che consente, tra l'altro, il presenziamento h24 delle stazioni, con conseguenti benefici per la gestione dei traffici merci notturni in particolare su Poggio Rusco.

Nel corso del 2024 e del 2025, in due distinte fasi, è stato realizzato il nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione, nonché il rinnovo del sistema di distanziamento sulla tratta Nogara – Poggio Rusco – Crevalcore.

Il completamento del progetto prevede anche le tratte, PM Tavernelle - Crevalcore e Nogara - Bivio S. Lucia.

Nell'ambito del medesimo progetto, a beneficio del trasporto ferroviario delle merci, sono stati realizzati l'adeguamento a modulo 750 metri della stazione di S. Felice sul Panaro e l'elettrificazione della tratta Poggio Rusco – raccordo ferroviario di Revere Scalo (circa 6 km) sede al Posto Centrale di Bologna, con benefici in termini di regolarità e affidabilità infrastrutturale.

Upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna - Verona

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 5 treni/h a 10 treni/h.



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale, per i servizi lungo percorso, è pari a 52'/50'. L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 5'



REGOLARITÀ

Incremento della regolarità del servizio dovuta ad una maggiore affidabilità e flessibilità infrastrutturale



PRESTAZIONI

Adeguamento modulo di linea 750 metri



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria al Porto di Ravenna

• 2030*

Rif. CdP-I: P142A - Porto di Ravenna

Descrizione del progetto

In un contesto di continua crescita dei traffici, confermato anche negli ultimi anni in relazione alla modalità ferroviaria, il "Protocollo Attuativo per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del Porto Core di Ravenna", siglato fra RFI, Regione Emilia Romagna, AP di Ravenna e Comune, nel 2015 ha individuato alcuni interventi prioritari, quali:

- l'adeguamento a sagoma P/C 80 del Cavalcaferrovia Teodorico: intervento già realizzato che ha previsto la demolizione del pre-esistente ponte e ricostruzione di un nuovo cavalcaferrovia metallico che garantisce la sagoma. Sono in corso gli interventi di adeguamento della tratta Castelbolognese - Ravenna a sagoma P/C 80;
- il prolungamento della dorsale destra Candiano per creare un collegamento con l'area del futuro nuovo Terminal da realizzarsi nella penisola Trattaroli (a cura Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale);
- la soppressione del passaggio a livello di via Canale Molinetto e la realizzazione di un sottopasso carrabile, che elimina le interferenze tra traffico ferroviario della linea Ravenna - Rimini e quello stradale e riduce il rischio di guasti, favorendo la regolarità del servizio. È in corso l'iter autorizzativo del progetto. La pianificazione delle attività è subordinata alla conclusione della Conferenza dei Servizi.

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

Benefici commerciali

REGOLARITÀ	Riduzione delle interferenze tra traffico ferroviario e stradale
PRESTAZIONI	Adeguamento sagoma P/C 80 tratta Castelbolognese-Ravenna



Potenziamento tecnologico Bologna - Piacenza • 2029

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

Descrizione del progetto
L'intervento consiste nel rinnovo tecnologico della della tratta S.Viola (e) – Rubiera (e) della linea storica Bologna - Piacenza e dei singoli apparati di stazione, con realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione e gestione della circolazione effettuata dal Posto Centrale ubicato a Bologna.

È attualmente in esercizio, presso il Posto Centrale di Bologna, l'Apparato Multistazione per la gestione del nodo di Modena recentemente esteso fino a ricomprendere le località di Castelfranco E. e PM Lavino e la tratta S. Viola (e)- PM Lavino-Rubiera(e).

Risulta in fase di progettazione il rinnovo tecnologico della Stazione di Modena. Nell'ambito dello stesso progetto sono previsti anche interventi al piano del ferro ambito stazione, nonché interventi puntuali necessari agli adeguamenti normativi.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

Per tutte le tipologie di servizio, abbattimento dei ritardi derivanti da indisponibilità degli apparati che gestiscono la circolazione

Overview delle azioni oltre il 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI
Raddoppio Parma-Vicofertile	
Variante Galleria Bastardo	
Quadruplicamento Bologna - Rimini - Tratta Bivio San Vitale - Castelbolognese	
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce tratta Bologna - Rimini	

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Raddoppio Parma-Vicofertile

Oltre il **2030***

Rif. CdP-I: 0276A - Completamento raddoppio asse ferroviario pontremolese - 1° fase

Descrizione del progetto

Il progetto riguarda la realizzazione della tratta di raddoppio fra Parma e Vicofertile della linea Parma-Vezzano Ligure che si svilupperà per i primi 5 km circa in variante di tracciato ed per i restanti 3 km in affiancamento fino all'ingresso nella stazione di Vicofertile.

Sarà realizzata la Galleria Parma, di 1.950,40 metri complessivi, che si sviluppa in affiancamento alla linea Bologna-Piacenza per poi sottopassarla ed affiancare la tangenziale fino all'uscita da Parma.

Sulla tratta Parma – Vicofertile verranno soppressi 2 passaggi a livello. Il nuovo tracciato garantirà prestazioni merci secondo standard rete comprehensive ovvero sagoma PC 80 e peso assiale D4.

Oltre gli interventi sulla linea, sono previsti interventi di adeguamento della stazione di Parma, con l'innesto del nuovo tracciato e l'adozione delle tecnologie più moderne per la gestione del traffico: Apparato Centrale Computerizzato (ACC). Nell'impianto di Vicofertile, che verrà trasformato in fermata, è prevista la realizzazione del sottopassaggio, l'innalzamento dei due marciapiedi di altezza pari a 55 centimetri, con l'adeguamento a modulo 250 metri.

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

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

Il raddoppio fra Parma e Vicofertile, quale prima tratta di raddoppio dell'intera linea, consentirà di conseguire benefici ferroviari grazie all'incremento della regolarità della circolazione

PRESTAZIONI

Miglioramento delle caratteristiche prestazionali della linea e risoluzione delle interferenze con la viabilità ordinaria

I principali numeri del progetto

8 km	Lunghezza linea
160 km/h	Velocità massima
13,5 ‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma

Variante Galleria Bastardo

• *Oltre il* **2030***

Rif. CdP-I: P198 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Descrizione del progetto

La galleria Bastardo, situata lungo la linea pontremolese tra le località di servizio di Ostia Parmense e Berceto di estesa di 478 metri, essendo ubicata in un versante instabile con più fronti di frana e caratterizzata da fenomeni franosi, presenta criticità strutturali. Dal 1980 ad oggi sono stati pertanto realizzati interventi di consolidamento, indagini geognostiche e continui rilievi e monitoraggi.

Nel periodo 2009-2014 sono stati in particolare eseguiti interventi di consolidamento mediante installazione di centinature metalliche; oggi la galleria è centinata per l'intera sua lunghezza e monitorata h24. In considerazione di tali criticità è prevista la realizzazione, nel tratto della linea Parma-Vezzano Ligure, compreso tra le località di Ostia Parmense e Berceto, di una variante di tracciato, con annesso adeguamento del tracciato ferroviario esistente, di cui è in fase di redazione la PFTE. Per garantire al contempo l'esercizio della linea inoltre, sono stati previsti la progettazione della messa in sicurezza e il ripristino/consolidamento della galleria esistente, in considerazione delle attuali limitazioni alla circolazione treni.

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

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

La realizzazione della variante di tracciato permetterà di eliminare le attuali limitazioni alla circolazione treni, con conseguente miglioramento della regolarità per riduzione dei minuti di ritardo derivanti dai rallentamenti attivi nella tratta (fino a v = 10 km/h)

I principali numeri del progetto

480 m	Lunghezza galleria
3 Kv	Elettrificazione
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma

Quadruplicamento Bologna - Rimini - Tratta Bivio San Vitale - Castelbolognese

• *Oltre il* **2030**

Rif. CdP-I: P262 – Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica

Descrizione del progetto

Il quadruplicamento della linea Bologna-Rimini, nella tratta Bivio San Vitale-Castelbolognese Riolo Terme, consiste nella realizzazione di una nuova coppia di binari con caratteristiche Alta Velocità/Alta Capacità, per un'estesa di circa 40 km, che consentirà di incrementare notevolmente la capacità della tratta.

I nuovi binari, percorribili ad una velocità massima fino a 250 km/h e gestiti con tecnologia ERTMS, saranno a servizio dei treni lunga percorrenza e merci, mentre gli esistenti binari saranno dedicati prevalentemente ai traffici regionali.
Il progetto prevede anche l'attivazione di una località di servizio intermedia (c.d. Posto di Movimento) non adibita al servizio viaggiatori, utilizzata per regolare la circolazione dei treni, ed attrezzata anche per presidio manutentivo, così da garantire il mantenimento dei requisiti prestazionali richiesti per l'infrastruttura.

Inoltre, una nuova interconnessione tra la linea AV/AC e la linea Castelbolognese - Ravenna faciliterà l'accesso al corridoio merci da/per il porto di Ravenna. La tratta sarà inoltre adeguata agli standard prestazionali previsti dai corridoi merci TEN-T in termini di categoria di peso assiale (D4), sagoma (P/C 80) e modulo (750 m).

Allo stato attuale è in fase di avvio il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica per iter autorizzativo sul tracciato individuato.

Benefici commerciali

CAPACITÀ	Incremento della capacità teorica pari a 10 treni/ora
REGOLARITÀ	Incremento della regolarità del servizio dovuta ad una maggiore affidabilità infrastrutturale
PRESTAZIONI	Adeguamento agli standard prestazionali previsti per i corridoi merci TEN-T in termini di peso assiale, sagoma e modulo
VELOCITÀ	Riduzione dei tempi di percorrenza sulla tratta Bologna-Rimini per servizi LH da quantificarsi a valle del perfezionamento della progettazione

Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce tratta Bologna - Rimini

PNRR
Misura 1.10

• *Oltre il* **2030***

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

L'investimento è di tipo tecnologico con adeguamenti puntuali di tipo infrastrutturale e riguarda non solo la tratta Bologna Rimini, ma è ricompreso in un progetto più ampio che prevede la velocizzazione dell'intera dorsale Bologna - Lecce.

Nello specifico, sono previsti interventi diffusi sul territorio che realizzano modifiche puntuali al tracciato ferroviario, alle stazioni, l'upgrade del sistema tecnologico di distanziamento dei treni, che consentirà di raggiungere la velocità di 200 km/h per circa 300 km di linea, e l'upgrading dei sistemi di gestione della circolazione (Apparato Centrale Multistazione).

Tutto ciò porterà a ridurre fino a 5 minuti i tempi di percorrenza Bologna – Rimini.
In territorio emiliano-romagnolo gli interventi consistono in:

- lavori di adeguamento dell'armamento ferroviario e delle opere d'arte;
- lavori di adeguamento marciapiedi a standard TPL e pensiline ambito stazioni.

Nell'ambito del progetto, la tratta Castel S. Pietro (e) – Rimini (e) è stata attivata per fasi, con completamento della tratta Castelbolognese (e) – Castel S.Pietro (e) nel corso del 2026. Restano ancora da attivare le seguenti fasi:

- **fase 5** PP-M Castel S.Pietro;
- **fase 6** tratta Bivio S.Vitale (e) – Castel S. Pietro (e);
- **fase 7** rinnovo apparato di Rimini: da avviarsi progettazione.

Con il progressivo potenziamento degli impianti tecnologici, verrà attivata anche la velocizzazione di linea.
Nell'ambito del medesimo progetto, a beneficio del trasporto ferroviario delle merci, è stato adeguato a modulo 750 metri l'impianto di Villa Selva.

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

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'
REGOLARITÀ	Incremento della regolarità del servizio dovuta ad una maggiore affidabilità e flessibilità infrastrutturale
PRESTAZIONI	Adeguamento modulo di linea 750 metri

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