IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE


FRIULI VENEZIA
GIULIA

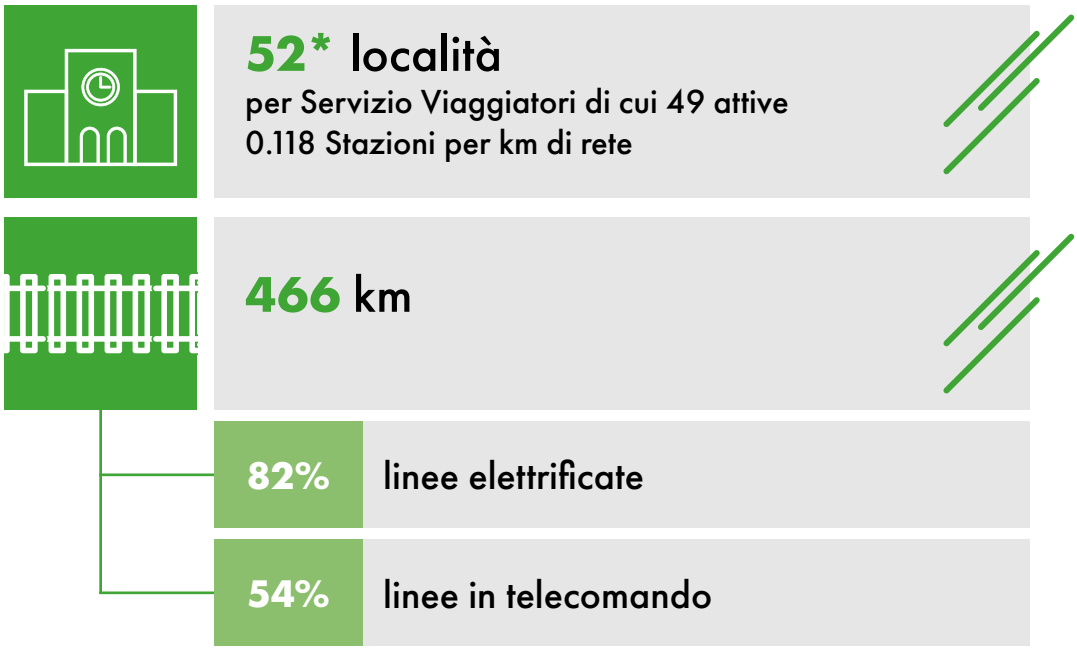
FRIULI VENEZIA GIULIA

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

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Friuli Venezia Giulia si estende per 7.845 km² e conta 1,2 milioni di abitanti.Il territorio è suddiviso in 216 Comuni distribuiti in 4 Province.

La Regione si posiziona al 12° posto per densità abitativa, al 15° per popolazione, al 16° posto per numero di enti locali e al 14° posto in Italia per superficie.



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

ALIMENTAZIONE

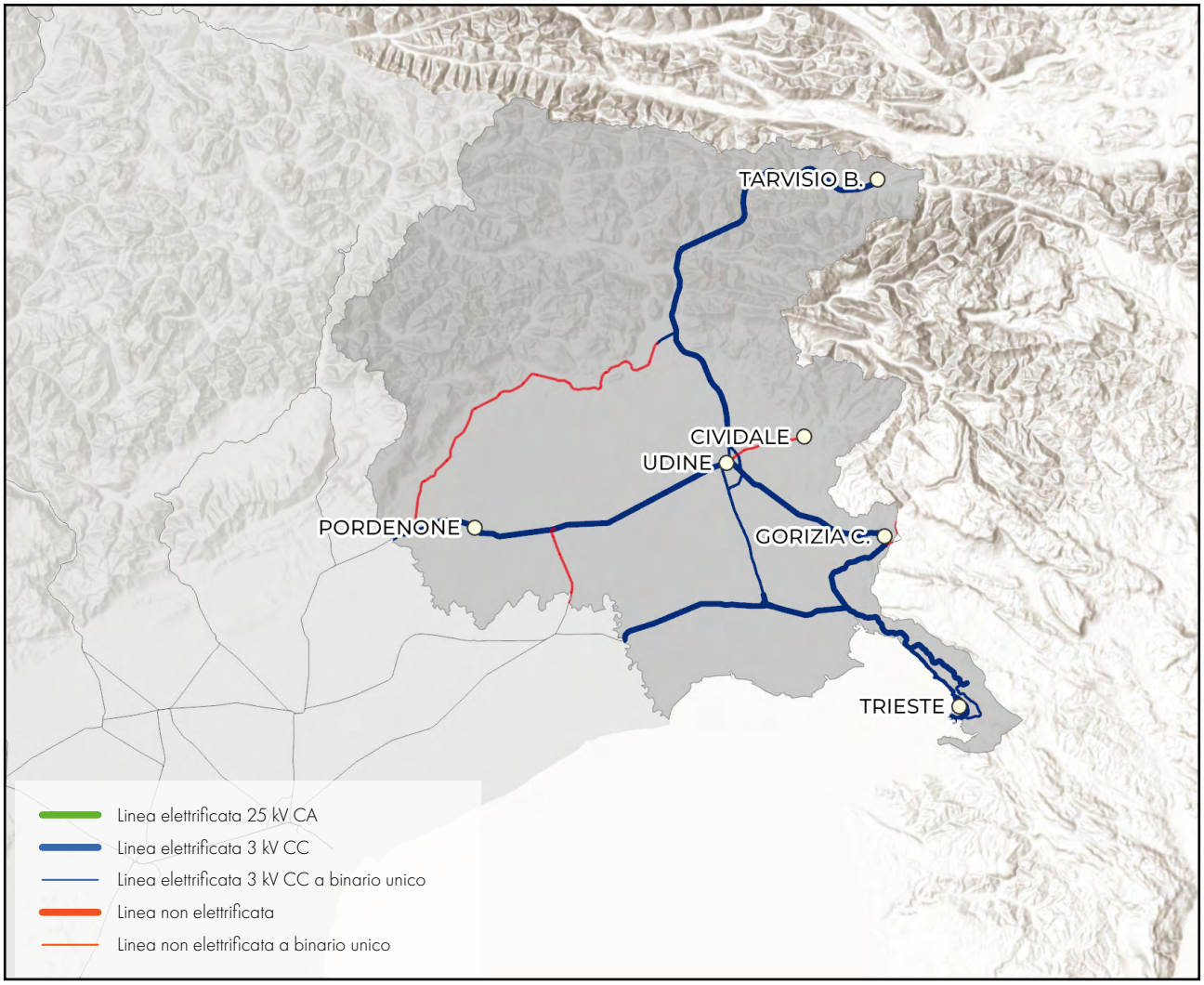
Linee elettrificate	382 km
› Linee a doppio binario	299 km
› Linee a semplice binario	83 km
Linee non elettrificate (diesel)	84 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

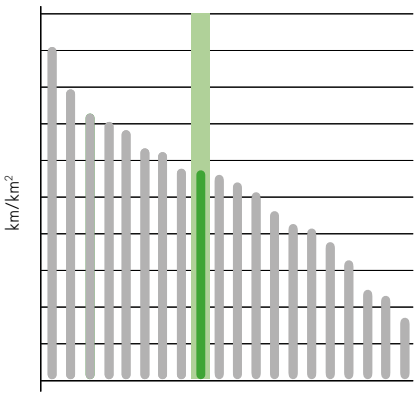
Sistemi di telecomando della circolazione	253 km

**Compresa la linea Maniago - Osoppo*

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

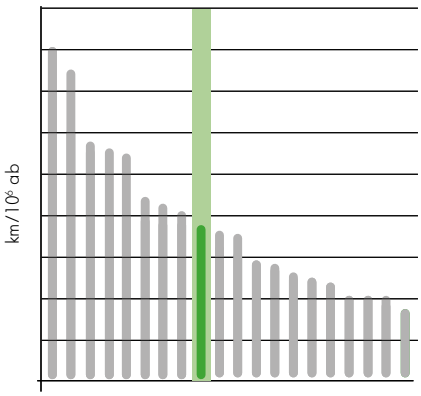


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



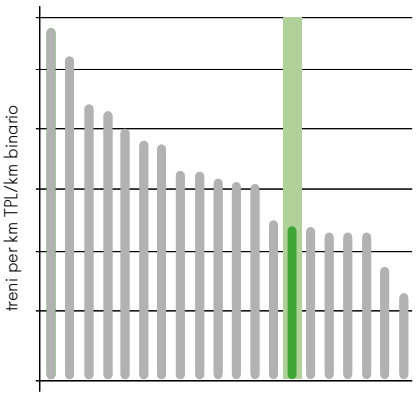
0,059 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



379,6 km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



6.793 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

I servizi del Friuli Venezia Giulia si distinguono in servizi di tipo veloce e servizi di tipo lento più capillari.

La direttrice Venezia - Trieste (via Portogruaro) si caratterizza per la presenza di servizi extraurbani veloci:

- Venezia - Trieste (60') e da servizi suburbani:
- Trieste - Portogruaro (11 treni al giorno)

La direttrice Venezia - Udine - Trieste presenta servizi extraurbani veloci:

- Venezia – Udine - Trieste (60')
- Venezia - Udine (60')
- Tarvisio/Carnia/Udine - Gorizia – Trieste

La direttrice Tarvisio - Udine - Trieste (via Cervignano) si caratterizza per la presenza di servizi extraurbani veloci:

- Tarvisio - Udine - Trieste e servizi capillari;
- Tarvisio - Carnia - Trieste.

L'integrazione di frequenza è così garantita nelle tratte Udine - Trieste e Monfalcone - Trieste (4 treni/ ora per senso di marcia nelle fasce orarie di punta), mentre la stazione di Udine si caratterizza come fondamentale nodo di interscambio sia tra servizi capillari e più veloci che tra servizi afferenti diverse direttrici di traffico.
Nella tratta **Casarsa - Portogruaro** è attivo il servizio extraurbano: Sacile - Maniago (60') Integrato a Sacile con l'offerta presente sulla linea Venè disponibile un servizio extraurbano prevalentemente locale con un treno ogni ora nella tratta **Gemona - Sacile Venezia - Udine.**

Da segnalare infine i servizi transfrontalieri:

- Villach - Udine (2 coppie/giorno con prolungamento su Trieste il sabato e i giorni festivi);
- Trieste - Lubiana (2 coppie/giorno di cui 1 prolungata su Udine).
- Venezia Mestre – Nova Gorica confermati anche nel 2026.

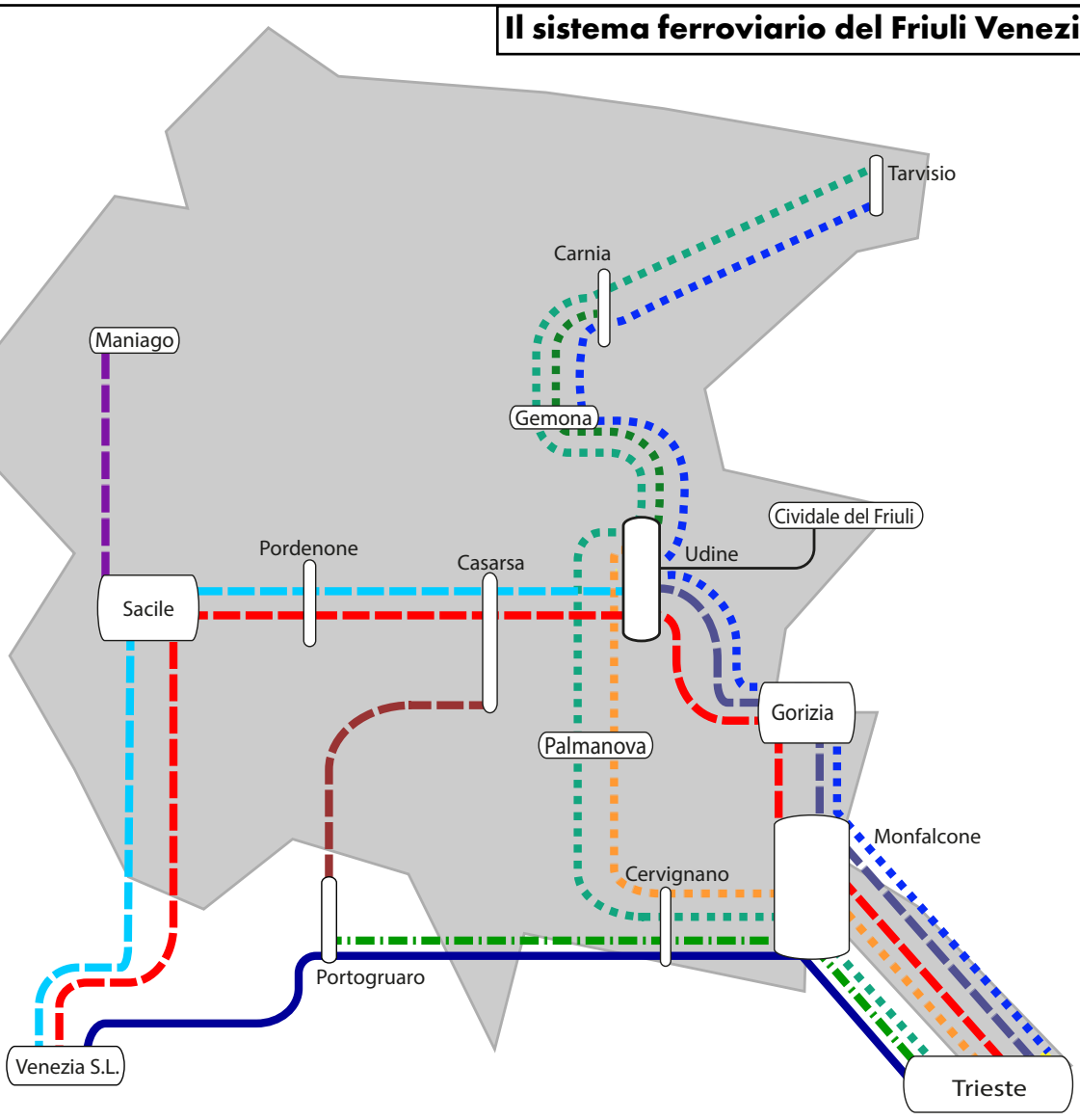
Località di servizio principali del TPL

Località di servizio	N° fermate/giorno medio feriale
Udine	115
Trieste Centrale	111
Monfalcone	111
Casarsa	89
Sacile	88
Trieste Airport	66
Cervignano-Aquileia-Grado	66
Pordenone	63
Codroipo	61
Cormons	45
Gorizia Centrale	45
Sagrado	45

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni al giorno medio feriale
Trieste Centrale - Venezia S.Lucia	51
Udine - Venezia S.Lucia	33
Casarsa - Portogruaro Caorle	26
Trieste Centrale - Udine	26
Maniago - Sacile	14
Portogruaro Caorle - Trieste Centrale	11
Sacile - Venezia S. Lucia	11
Carnia - Trieste Centrale	9
Tarvisio Boscoverde - Trieste Centrale	6
Carnia - Udine	5

Il sistema ferroviario del Friuli Venezia Giulia



5,1 milioni treni*km/anno

202 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 Friuli Venezia Giulia	Veneto
202	135(66,8%)

I rimanenti 67 treni al giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale

Scenario di sviluppo

L'Atto modificativo e integrativo dell'Accordo Quadro tra Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e RFI, sottoscritto a marzo 2022, prevede che, nello scenario "a regime", il volume d'offerta sviluppato sul territorio regionale sia incrementato di circa 350.000 treni*km, sia attraverso una più ampia copertura delle tracce orarie nei vuoti d'offerta oggi presenti, sia attraverso l'attivazione di nuovi servizi sulla tratta Maniago-Gemona, a seguito della progressiva riapertura, per fasi, della linea.

L'elettrificazione della linea Casarsa - Portogruaro darà la possibilità di realizzare servizi passanti, integrandoli con le linee afferenti.

Il potenziamento della linea Venezia - Trieste permetterà di aumentare la frequenza dei servizi regionali Venezia Mestre - Portogruaro e Portogruaro - Trieste.

Incremento volumi e integrazione

Nel 2027 è prevista la riattivazione della fermata di Palazzolo dello Stella che sarà servita dalle relazioni Portogruaro Caorle - Trieste Centrale.



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.

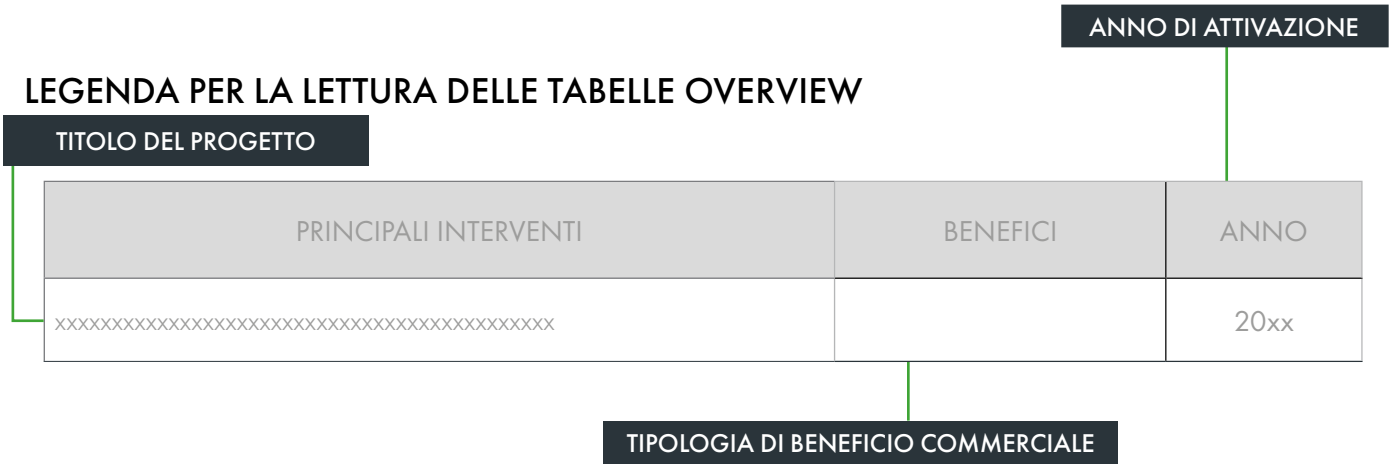
NOTE ESPLICATIVE

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
Riapertura della Sacile - Gemona (ulteriore fase)		2027
Potenziamento Venezia - Trieste		2028 fase 1 oltre 2030 co.
Elettrificazione linea Casarsa - Portogruaro		2027
Nodo di Udine		2027 fase 0 oltre 2030 co.
PRG Villa Opicina e Upgrading Bivio Aurisina-Villa Opicina		2028
Porto di Trieste		2027 fase 1 oltre 2030 co.
Lunetta di Gorizia		2029
Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi dei Legionari Nord		2030

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione


VERNAZZA
VERNAZZA
VERNAZZA

Riapertura della linea Sacile - Gemona (ulteriore fase) • 2027

Rif. CdP-I: P199 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini Nord-Est

Descrizione del progetto

L'Intervento consiste nella riattivazione della linea Sacile - Gemona.
La prima fase è avvenuta nel dicembre del 2017 con la riapertura della tratta Sacile - Maniago.
La fase successiva prevede l'estensione del servizio commerciale fino a Pinzano.

Le opere propedeutiche consisteranno principalmente con l'attivazione di un apparato tecnologico di tipo ACC-M e nel riassetto di alcune stazioni.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Riattivazione dei servizi sulla linea e realizzazione di sottopassi



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Riapertura dei fabbricati viaggiatori e delle relative sale d'attesa



REGOLARITÀ

Con gli interventi in alcune stazioni per garantire gli incroci contemporanei tra i treni

Elettrificazione Casarsa - Portogruaro • 2027

Rif. CdP-I: P199 - Elettrificazione Casarsa - Portogruaro

Descrizione del progetto
L'intervento consiste nell'elettrificazione della linea Casarsa – Portogruaro, e prevede i seguenti lavori:

- rinnovo e contestuale potenziamento della sottostazione elettrica di Casarsa;
- modifiche finalizzate al potenziamento della sottostazione elettrica di Portogruaro;
- realizzazione del sistema di elettrificazione 3 kV cc della linea Casarsa – Portogruaro e innesto nelle due stazioni.

Con questa azione si potranno utilizzare materiale elettrici ed eventualmente integrare i servizi regionali, evitando cosi rotture di carico.

Si sono conclusi, con esisto positivo, gli studi degli interventi strutturali sulla linea, per valutarne l'upgrade della massa assiale da C3L a D4.

In una fase successiva, si procederà con le relative opere ad oggi non finanziate, per creare un percorso merci alternativo nell'ambito del Corridoio Baltico-Adriatico.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ	Possibilità di utilizzare materiali rotabili più performanti
GESTIONE DEI ROTABILI	Mezzi elettrici in sostituzione dei mezzi a motore termico, uniformando la flotta
INTEGRAZIONE DELLA RETE	Possibilità di integrare i servizi regionali
SOSTENIBILITÀ	Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Potenziamento Venezia - Trieste

PNRR
Misura 1.10

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

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: 0365A - Potenziamento linea Venezia - Trieste lotti prioritari

Descrizione del progetto

Il progetto di potenziamento del tracciato Venezia Mestre - Ronchi Sud prevede l'eliminazione di punti singolari o tratte che condizionano l'attuale velocità di tracciato, per far viaggiare i treni a una velocità massima di 200 km orari.
Gli interventi di Potenziamento Tecnologico, da realizzare in via prioritaria rispetto alle varianti di tracciato, sono propedeutici all'attrezzaggio con l'ETCS - ERTMS liv 2 della tratta anche esso in corso di progettazione.

I principali interventi, divisi per fasi, sono i seguenti:

Fase 1.

La prima fase degli interventi riguarda il potenziamento tecnologico della linea, con il rinnovo del sistema di distanziamento della linea storica tra Venezia Mestre e Trieste Centrale con un sistema che consenta una velocità massima fino a 200 km/h e di gestire 10 treni/h per direzione. Rimozione di tutte le limitazioni in D4L presenti in linea.
Inoltre saranno realizzati alcuni interventi sulle stazioni, tra cui anche il conseguimento del modulo 750 metri a San Giorgio di Nogaro.

Fase 2.

Variante di tracciato:

- Portogruaro;
- Latisana, resasi necessaria anche per garantire l'adeguamento idraulico della tratta;
- nuovo Ponte sul Fiume Isonzo;
- soppressione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati;
- adeguamento a 750 metri della stazione di San Donà di Piave – Jesolo.

Fase 3.

Variante tra Ronchi e Aurisina

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

Potenziamento Venezia - Trieste

Benefici commerciali Fase



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 7 treni/h a 10 treni/h nei due sensi di marcia



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Venezia Mestre-Trieste, per servizi lungo percorso, è pari a 1h e 40'.
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 10'



REGOLARITÀ

Grazie agli incrementi di velocità e alla tecnologia più flessibile



PRESTAZIONI

Eliminazione delle limitazioni di massa assiale e modulo 750 metri

Benefici commerciali a completamento del progetto



VELOCITÀ

Eliminazione dei punti singolari con elevazione della velocità.
Ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza fino a 20' con le varianti

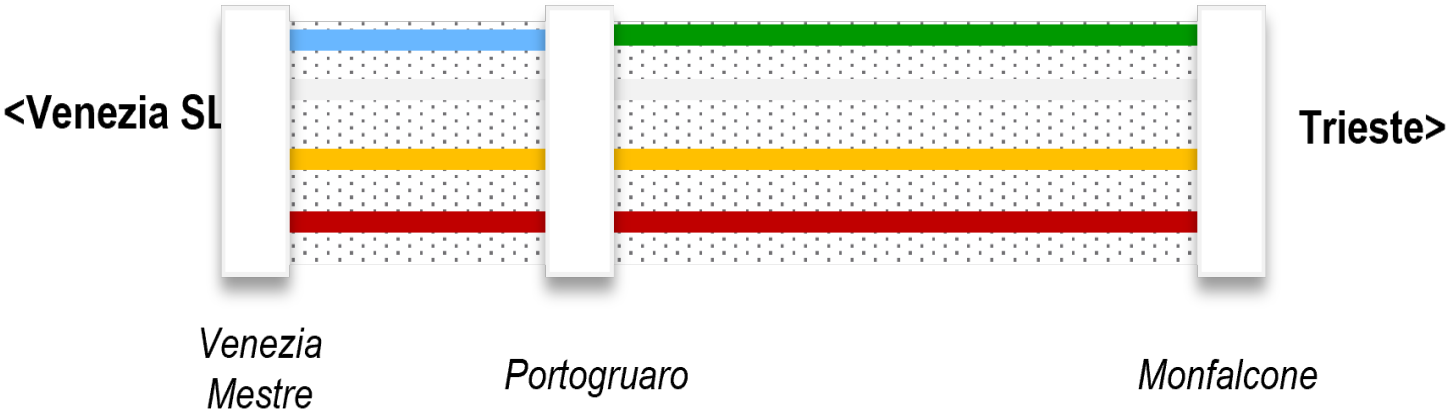


CAPACITÀ

Aumento della capacità con quadruplicamento tra Ronchi e Aurisina

Potenziamento Venezia - Trieste

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Venezia S.L./ Mestre – Portogruaro	1 treno/h + rinforzi	2 treni/h
	Portogruaro – Trieste	5 treni/g	1 treno/h
	Venezia S.L. – Trieste	1 treno/h	1 treno/h

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Venezia Mestre – Trieste	25 treni/g	50 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Milano/Roma – Trieste	9 treni/g	1 treno/2h + rinforzi

PROGETTI CORRELATI:

- Collegamento con l'aeroporto di Venezia

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

Nodo di Udine

PNRR
Misura 1.10

- **2027** *fase 0*
- *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: 1940 - nodo di Udine

Descrizione del progetto
Gli Interventi complessivi del progetto del Nodo prevedono sinteticamente:

Fase 0

- realizzazione del Nuovo Apparato Centrale di Udine che include Udine Parco e modifiche di Piano Regolatore Generale (PRG) parziali;

PM CARGNACCO

- attivazione del nuovo Posto di Movimento di Cargnacco e adeguamento a modulo 750 metri finalizzato al traffico merci del raccordo Z.I.U. La realizzazione del Posto movimento a Cargnacco permetterà di eliminare le interferenze fra il traffico viaggiatori e il traffico merci destinato ai raccordi industriali e le relative soggezioni alla circolazione;

FASI COMPLETAMENTO

- completamento delle modifiche del piano del ferro della stazione di Udine con velocizzazione degli itinerari, rettifica dei binari e realizzazione dei corretti tracciati;
- raddoppio della linea di Cintura tra Posto di Movimento VAT, ex Bivio Cividale e Nuovo Posto di Movimento Cargnacco e attivazione Bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano.

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

Benefici commerciali

REGOLARITÀ — Per i servizi viaggiatori, eliminazione delle soggezioni derivanti dalle interferenze con il traffico merci

CAPACITÀ

PRESTAZIONI — Modulo 750 metri nel nuovo PM Cargnacco finalizzato al traffico merci

CAPACITÀ

Lunetta di Gorizia

• **2029**

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

Descrizione del progetto

Il progetto nasce nel 2011 con l'interesse espresso dalla Regione FVG e dagli EE.LL. per il rilancio del traffico intermodale e fa parte della Convenzione finalizzata alla realizzazione di attività di studio e progettazione degli interventi previsti nel progetto "ADRIA-A, Accessibilità e Sviluppo per il rilancio dell'Area Adriatica Interna" stipulata sempre nel 2011 tra RFI e Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia – Slovenia 2007-2013.

In ambito del progetto ADRIA-A, nello specifico, gli interventi previsti per il nodo di Gorizia sono:

- realizzazione lato Italia di una nuovo raccordo ("lunetta") in modo da consentire l'itinerario diretto tra Sagrado (Monfalcone) e Nova Gorica senza inversioni di marcia a Gorizia Centrale;
- ripristino lato Slovenia del raccordo ("lunetta") un tempo esistente e successivamente smantellato (dopo il 1945) tra Vrtojba e Prvaina, in modo da consentire l'itinerario diretto da Gorizia Centrale verso Sežana senza inversioni di marcia a Nova Gorica.

Tali realizzazioni restano di competenza dei rispettivi Paesi.
Il progetto lato Italia prevede i seguenti interventi:

- realizzazione di un nuovo tratto di linea a singolo binario per un'estesa complessiva di circa 1,4 Km;
- rifacimento, in leggera variante a singolo binario, di un tratto di linea storica, lato Slovenia, di estesa pari a circa 260 metri;
- elettrificazione del nuovo collegamento;
- elettrificazione della linea Gorizia C.le – Nuova Gorica fino al deviatoio in ingresso al raccordo SDAG;
- adeguamento dell'attuale apparato ACEI di Gorizia, legato agli interventi infrastrutturali connessi.



Lunetta di Gorizia

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Eliminazione manovre parassite



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e delle emissioni



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Maggiori benefici saranno visibili in uno scenario di regime in cui, con la completa elettrificazione della tratta Gorizia - Nova Gorica e con il ripristino e l'elettrificazione della lunetta di collegamento, lato Slovenia, verso Prvacina, la configurazione del nodo di Gorizia si completerebbe assumendo uno schema definitivo ad "H" risultando così perfettamente "permeabile", senza cambi di direzione qualunque sia l'esigenza di un suo futuro attraversamento



INTEGRAZIONE DELLA RETE

1,4 km	Lunghezza
9,3‰	Pendenza massima linea
60 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

PRG Villa Opicina e Upgrading Bivio Aurisina-Villa Opicina

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: 1604A - Nuova Linea Trieste - Divaca fase 0

Descrizione del progetto

Gli interventi previsti e finalizzati al potenziamento della linea Bivio Aurisina – Villa Opicina prevedono la realizzazione dei seguenti interventi sulla stazione di Villa Opicina:

- il rinnovo dell'apparato Centrale per la gestione della circolazione;
- il rifacimento del piano del ferro incluso l'adeguamento a 750 metri;
- velocizzazione degli itinerari deviati a 60 km/h;
- ulteriori interventi infrastrutturali e tecnologici sulla stazione, incluso adeguamento dei marciapiedi di stazione.

E' prevista inoltre la soppressione del passaggio a livello presente nell'ex Stazione di Prosecco ed il potenziamento tecnologico della tratta Bivio Aurisina – Villa Opicina (fase), con le seguenti caratteristiche:

- un nuovo regime di circolazione atto a garantire un incremento della capacità con valori standard di una linea a doppio binario;
- un insieme di interventi (linea e PRG) congruenti al piano di implementazione ERTMS (Livello 2) previsto sulla linea Venezia – Trieste/Confine di Stato e sulle principali Direttrici della Rete Nazionale.



PRG Villa Opicina e
Upgrading Bivio Aurisina-V. Opicina

Benefici commerciali fase

PRESTAZIONI	Adeguamento della stazione al modulo 750 metri
REGOLARITÀ	Velocizzazione degli itinerari a 60 km/h
CAPACITÀ	Aumento numero di binari centralizzati
ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Adeguamento marciapiedi di stazione

Benefici commerciali a regime

CAPACITÀ	Incremento della capacità con valori standard di una linea a doppio binario
INTEGRAZIONE DELLA RETE	Miglioramento della regolarità del servizio ferroviario anche nell'ottica di potenziamento del servizio transfrontaliero tra Italia e Slovenia

Porto di Trieste

PNRR
Misura 1.10

- **2027** *fase 1*
- *Oltre il* **2030*** *completamento*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: I008 - Porto di Trieste

Descrizione del progetto
Il Porto di Trieste è caratterizzato da centralità geografica rispetto all'allargamento a est dell'Unione Europea e al nuovo potenziamento del canale di Suez. Risulta così fondamentale potenziare l'interscambio nave - ferro.

Gli interventi prevedono la realizzazione a Trieste Campo Marzio di un fascio per arrivi/partenze di 10 nuovi binari, di cui 4 di lunghezza pari a 750 metri, un nuovo apparato tecnologico, una revisione del collegamento con l'area portuale (rifacimento/realizzazione nuovi varchi). È inoltre previsto il rifacimento degli impianti di Aquilinia e di Servola con un nuovo assetto adeguato anche alle diverse iniziative in corso da parte degli operatori logistici nell'area.

Sono già stati attivati una serie di interventi, costituenti una fase propedeutica, che hanno aumentato le potenzialità dell'infrastruttura, come il collegamento diretto tra Servola e la linea di cintura e la linea Transalpina, che collega direttamente Trieste CM con Villa Opicina.
Il piano di investimenti prevede 2 fasi principali:

Fase 1:

- nuovo apparato per la gestione della circolazione a Trieste Campo Marzio;
- nuovo PRG di Campo Marzio, al fine di rinnovare e potenziare completamente l'impianto di stazione merci oggi esistente;
- un rifacimento complessivo del fascio arrivi e partenze con incremento del modulo fino a 750 metri;
- una nuova struttura delle aste delle Parenzane con una dismissione dei binari esistenti ed un rifacimento complessivo dei binari afferenti ai moli V, VI e VII;
- estensione apparato per la gestione della circolazione negli impianti di Aquilinia (PRG) e Servola;

Fase 2:

- realizzazione del nuovo Varco 5 per accesso diretto al Molo VII;
- PRG di Grande Servola.

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



Benefici commerciali



CAPACITÀ

Aumento della capacità per permettere l'obbiettivo di 25.000 treni annui dichiarati a regime da AdSP MAO



INTERMODALITÀ

Efficientamento manovre da/per i moli



PRESTAZIONI

Adeguamento a modulo 750 metri dell'impianto con la realizzazione di binari arrivo/partenza in ogni fascio



UPGRADE E SICUREZZA

Adeguamento di tutti i movimenti di manovra ai più moderni standard normativi

Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi dei Legionari Nord

• 2030*

Rif. CdP-I: P223 – Rinnovo sistema tecnologico di distanziamento

Descrizione del progetto
L'intervento prevede :

- il rinnovo del sistema tecnologico di distanziamento nella tratta Udine – Gorizia - Monfalcone, lunga circa 46 km, che permette in particolare di aumentare il numero delle sezioni di blocco e di banalizzare la linea;
- la costruzione di un ACC-M per comandare le stazioni presenti lungo la linea e l'upgrade degli impianti di Informazione al Pubblico alla tipologia I&C;
- la creazione del modulo 750 metri nelle stazioni di San Giovanni al Natisone e Cormons, utile alla gestione del traffico lungo il Corridoio Baltico-Adriatico.

L'intervento permetterà l'incremento di offerta in termini capacitivi in modo da assorbire il traffico merci generato dal porto di Trieste.

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

Benefici commerciali

CAPACITÀ	Aumento della possibilità di nuove tracce merci sulla linea
REGOLARITÀ	
PRESTAZIONI	Inserimento località a modulo 750 metri lungo la linea

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