IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE LAZIO



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE


LAZIO

LAZIO

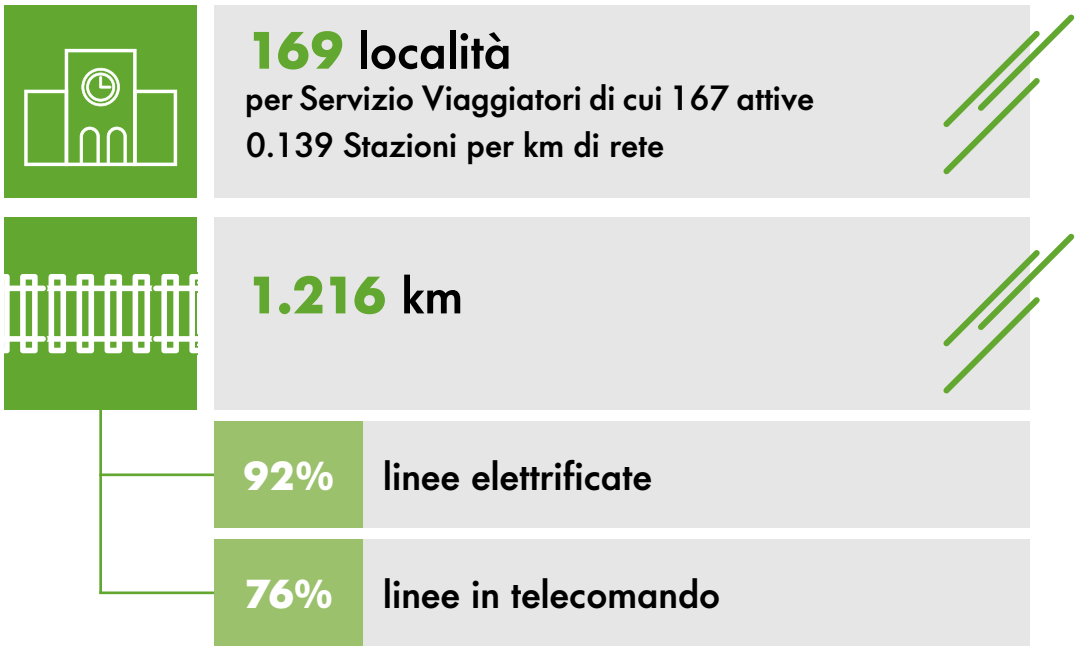
Infrastruttura e tecnologie	4
I servizi: scenario attuale	6
I servizi: scenario di sviluppo	9
Azioni di Piano	10
Overview delle azioni 2026 - 2030	14
Azioni di Piano 2026 - 2030	16
Overview delle azioni oltre il 2030	31
Azioni di Piano oltre il 2030	32



Infrastruttura e tecnologie

La Regione Lazio si estende per 17.203 km² e conta 5,8 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 378 Comuni distribuiti in 5 enti di area vasta di cui 4 Province e una città metropolitana, quella di Roma.

La Regione si posiziona al 2° posto per popolazione dopo la Lombardia, al 3° posto per densità abitativa dopo Campania e Lombardia, al 7° posto per numero di enti locali e al 9° posto per superficie.



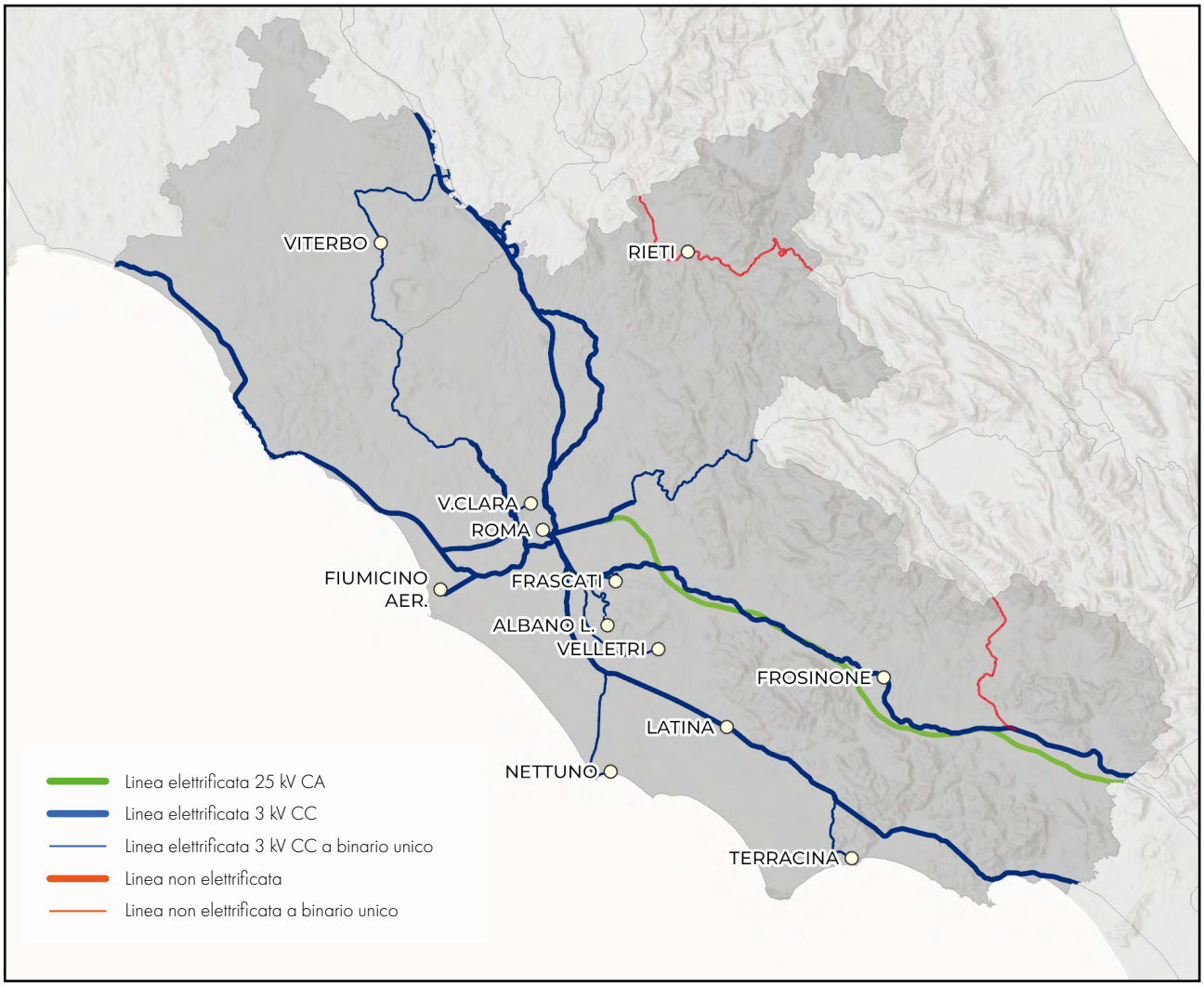
Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

ALIMENTAZIONE

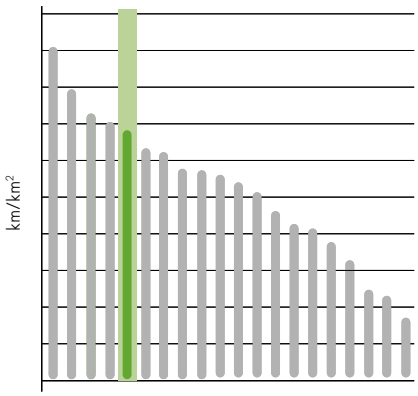
Linee elettrificate	1.114 km
› Linee a doppio binario	868 km
› Linee a semplice binario	246 km
Linee non elettrificate (diesel)	102 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	923 km
ERTMS (European Rail Traffic Management System), per l'interoperabilità su rete AV/AC	139 km

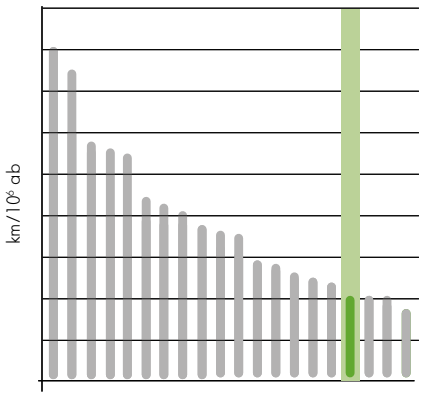


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



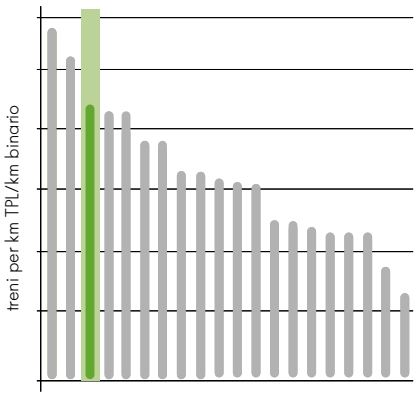
0,071 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



206,9 km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



10.626 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

Il sistema di trasporto ferroviario del Lazio si sviluppa lungo otto direttrici di traffico, con attestamenti a Roma Termini, Roma Tiburtina e Roma Ostiense.
Analizzando il Quadrante Nord la linea Roma - Firenze LL è caratterizzata dai servizi suburbani della relazione FL1 per Fiumicino Aeroporto che con frequenze di 60' da Orte e Poggio Mirteto e di 30' da Fara Sabina, garantiscono un sistema integrato a 15' nella tratta Fara - Sabina - Fiumicino Aeroporto.
Da segnalare, come collegamento a se stante, il servizio extraurbano veloce Roma T.ni - Fiumicino Aeroporto con collegamenti ogni 15' senza fermate intermedie.

La linea **Viterbo - Roma, (linea FL3)** presenta servizi extraurbani:

- Viterbo - Roma Tiburtina (60')
- Bracciano - Roma Tiburtina (60') e servizi suburbani:
- Cesano/La Storta - Roma Tiburtina (30') con rinforzi nelle ore di punta

che garantiscono integrazione di 4 treni/ora tra Cesano e Roma S. Pietro (6 treni/ora nelle fasce pendolari) e, unitamente ai servizi FL1, un'integrazione di frequenza di 8 treni/ora nella tratta Roma Ostiense - Roma Tiburtina che presenta il più alto livello di domanda di mobilità nell'area metropolitana.
A completamento di questa direttrice sono presenti 9 coppie/giorno tra Roma Ostiense/Roma San Pietro e Vigna Clara.

Sempre da Nord garantiscono la mobilità verso la Capitale i collegamenti della linea FL2 sia extraurbani più veloci:

- Avezzano - Roma Tiburtina (120')
- Pescara/Sulmona - Roma 9 collegamenti/giorno

Che suburbani più capillari:

- Tivoli Terme – Val D'Ala 60')
- Roma Tiburtina- Tivoli (60')
- Roma Tiburtina – Guidonia (7 coppie/gg)

La **Linea Tirrenica (FL5)** presenta servizi extraurbani veloci:

- Pisa - Roma (120')
- Civitavecchia - Roma (120')

e servizi suburbani più capillari:

- Civitavecchia - Roma (60')
- Ladispoli - Roma (spot)

L'analisi del Quadrante Sud si concentra principalmente sulle due direttrici che collegano Roma con Napoli.

La **Direttrice Roma - Napoli via Formia** mostra un sistema regionale integrato con la presenza di servizi a lunga percorrenza per il Sud (Calabria e Sicilia) sia di tipo Intercity che Frecciabianca.I servizi del trasporto regionale sono attestati tutti a Roma Termini e si caratterizzano per la nuova struttura estremamente capillare che caratterizza sia i servizi extraurbani della FL7:

- Roma - Latina (60')
- Roma - Formia/Minturno (60') che della relazione FL8
- Roma - Nettuno (60') con rinforzi nelle ore di punta

L'integrazione di frequenza è garantita grazie alla presenza dei Regionali Veloci Roma - Napoli (60') mentre l'interscambio viene assicurato nella stazione di Campoleone tra i servizi FL7 e FL8.

La **Direttrice Roma - Napoli via Cassino** è invece caratterizzata dalla presenza esclusiva di servizi del trasporto regionale delle linee FL6 e FL4.
Analizzando le relazioni della linea FL6 si segnalano i servizi extraurbani:

- Roma - Caserta (60')
- Roma - Cassino (60')
- Roma - Frosinone (60')

e suburbani:

- Roma - Colleferro (60')

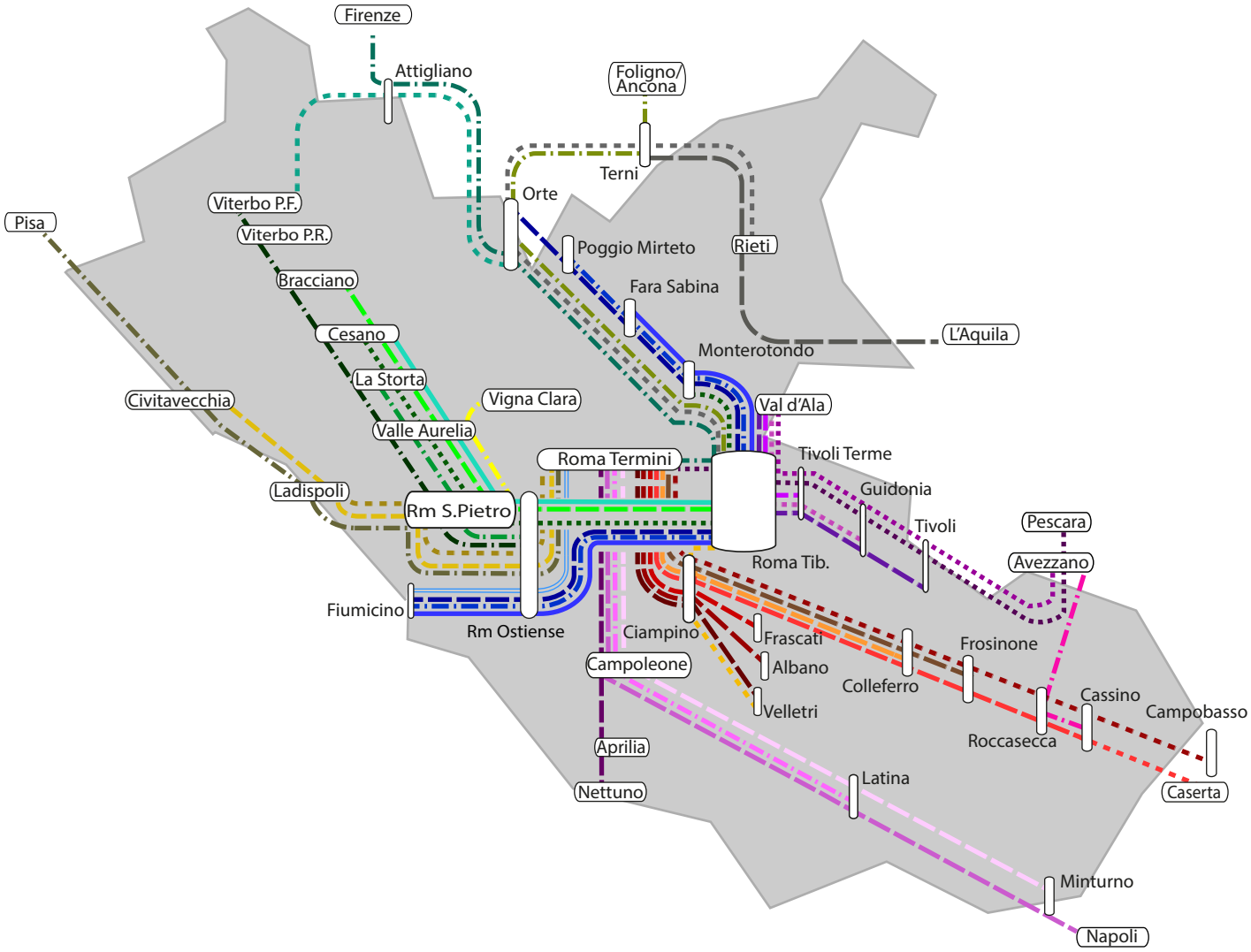
Con un elevato livello di integrazione di frequenza a 30' sia tra regionali veloci che più capillari e garanzia di interscambio tra servizi nelle stazioni di Colleferro, Frosinone e Cassino.
La linea FL4 si caratterizza come collegamento verso Roma dal bacino dei «Castelli Romani» e presenta le seguenti relazioni suburbane:

- Roma - Albano (60')
- Roma - Frascati (60')
- Roma - Velletri (30') con attestamenti alternati tra Roma Termini e Roma Tiburtina

L'elevato numero di servizi sulla linea offre un'integrazione di frequenza che garantisce 8 treni/ora nella tratta Ciampino - Roma.

Nel corso del 2026 è prevista l'attivazione della nuova fermata Roma Pigneto sulle linee FL1 e FL3 che garantirà, in corrispondenza della nuova fermata della metro C, le funzioni di interscambio a un bacino potenziale di utenza di circa 60mila abitanti.

Il sistema ferroviario laziale



22,2 milioni treni*km/anno

1098 treni/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
Roma Termini	585
Roma Tiburtina	372
Roma Ostiense	369
Roma Trastevere	366
Roma Tuscolana	277
Roma S. Pietro	256
Fiumicino Aeroporto	264
Ciampino	177
Valle Aurelia	166
La Storta	148
Monterotondo	135
Nuovo Salario	135
Fidene	135
Roma Nomentana L.L.	135
Settebagni	133

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
Fiumicino Aeroporto - Roma Termini	136
Fara Sabina-Montelibretti - Fiumicino Aeroporto	65
Civitavecchia - Roma Termini	47
Cesano Di Roma - Roma Tiburtina	44
Nettuno - Roma Termini	41
Cassino - Roma Termini	36
Roma Termini - Velletri	35
Fiumicino Aeroporto - Orte	34
Frascati - Roma Termini	31
Albano Laziale - Roma Termini	29
Napoli Centrale - Roma Termini	26
Bagni di aTivoli - Val D'Ala	22
Frosinone - Roma Termini	22
Roma Tiburtina - Tivoli	22
Minturno – Roma Termini	20
Fiumicino Aeroporto – Poggio Mirteto	18

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

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Lazio	Toscana	Umbria	Abruzzo	Molise	Campania	Marche
1098	40 (3,6%)	36 (3,3%)	40 (3,6%)	12 (1,1%)	77 (7%)	10 (0,9%)

I rimanenti 883 treni/giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale

Scenario di sviluppo

Il Piano di sviluppo dei servizi commerciali prevede, in coerenza col suddetto l'Accordo Quadro, una serie articolata di azioni, quali:

- l'attivazione del nuovo servizio Vigna Clara - Roma Tiburtina con frequenza cadenzata ogni 30';
- l'implementazione, nella tratta Cesano - Roma Tiburtina - Roma Ostiense, del nuovo sistema di distanziamento HD-ERTMS, che consentirà l'incremento dei servizi tra Cesano e Roma Tiburtina;
- la nuova fermata Roma Pigneto sulle linee FL1 e FL3 che garantirà, in corrispondenza della nuova fermata della metro C, le funzioni di interscambio a un bacino potenziale di utenza di circa 60mila abitanti;
- l'upgrade tecnologico HD-ERTMS nella tratta Roma Termini - Ciampino, che consentirà l'aumento della regolarità e, unitamente agli interventi nell'impianto di Ciampino e sulla linea Ciampino - Frascati, permetterà di aggiungere un nuovo servizio Roma Tiburtina - Frascati;
- il potenziamento, fino alla frequenza di 15', dei collegamenti FL2 Roma - Guidonia;
- il potenziamento, con frequenza fino a 30' dei collegamenti FL8 Roma - Aprilia - Nettuno, con rinforzi nella tratta Roma - Aprilia;
- il potenziamento dei servizi verso Velletri e verso Cassino grazie al quadruplicamento della tratta Ciampino - Capannelle;
- l'estensione a Bracciano dei servizi oggi attestati a Cesano, grazie al raddoppio Cesano - Bracciano.

Alta densità e regolarità

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.

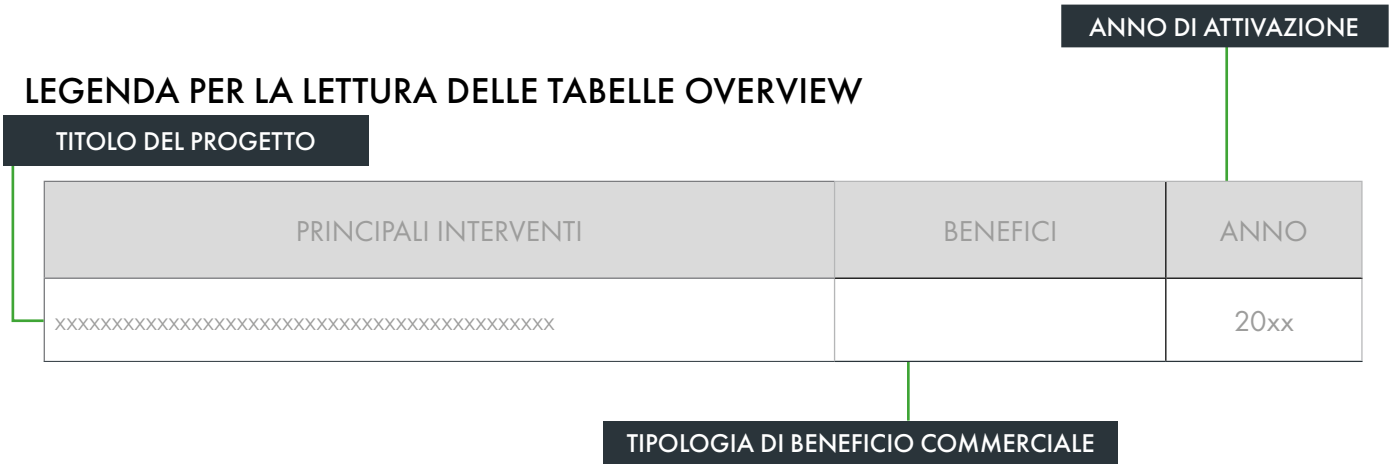
NOTE ESPLICATIVE

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
Ripristino della linea Priverno-Terracina		2028 fase oltre 2030 co.
Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)		2028 fase oltre 2030 co.
Potenziamento linea Guidonia - Sulmona		2027
Raddoppio Campoleone - Aprilia		2028 fase oltre 2030 co.
Raddoppio Lunghezza - Guidonia		2026 fase2 oltre 2030 co.
Upgrading tecnologico e infrastrutturale Roma Tuscolana		2028 ACC oltre 2030 PRG
Nodo di interscambio di Roma Pigneto		2026 fase 1 oltre 2030 co.
Upgrading tecnologico Roma - Napoli via Formia tratta Campoleone - Formia		2028 fase 1 2029 fase 2 oltre 2030 co.
Anello ferroviario di Roma		2028 fase 1a oltre 2030 co.
Upgrading tecnologico Linea AV/AC Roma - Napoli		2027

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione


RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Anello ferroviario di Roma

• **2028** *lotto 1 A*
• *Oltre il* **2030*** *completamento*

Rif. CdP-I: 0258_A - Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)

Descrizione del progetto

Il progetto di Chiusura dell'anello ferroviario di Roma prevede:

- il raddoppio della tratta Valle Aurelia - Vigna Clara, che prosegue fino alla nuova stazione di Roma Tor di Quinto (di interscambio con linea ferroviaria regionale Roma-Viterbo) per richiudersi in direzione Roma Tiburtina all'altezza della fermata di Val D'Ala, sulla Linea Merci tra B./PC Nuovo Salario e Roma Tiburtina;
- la diramazione Roma Tor di Quinto-Roma Smistamento;
- l'interconnessione con la linea Roma-Pisa.

Il tratto Vigna Clara – Val D'Ala sarà attrezzato con doppio binario per circa 10 km, con elettrificazione a 3 kV e tecnologia ERTMS L2. La nuova stazione di Roma Tor di Quinto avrà marciapiedi lunghi 250 metri, adeguati agli standard PRM, e sistema di informazione al pubblico I&C. La linea sarà inoltre attrezzata con sistema di esercizio per la gestione in telecomando con tecnologia innovativa ACCM/SCCM.

L'attivazione avverrà per fasi:

- **Lotto 1A** raddoppio tratta Valle Aurelia – Vigna Clara;
- **Lotto 1B** realizzazione doppio binario tratta Vigna Clara – Roma Tor di Quinto;
- **Lotto 2** chiusura dell'anello nella tratta Roma Tor di Quinto – Val D'Ala;
- **Lotto 3** realizzazione interconnessione con Linea Roma – Pisa e diramazione Bivio Tor di Quinto – Roma Smistamento.

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

Benefici commerciali



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Potenziamento delle connessioni per una migliore integrazione della rete sia in ambito urbano sia in ambito ferroviario, garantendo l'interscambio con i servizi ferroviari della linea regionale Roma-Viterbo in corrispondenza di Roma Tor di Quinto



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Il progetto consentirà di intercettare la domanda di trasporto del quadrante nord di Roma con l'opportunità di interscambio con le relazioni regionali e di lunga percorrenza nel nodo di Roma



ACCESSIBILITÀ PRM

I principali numeri del progetto

10 km	Lunghezza linea
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma

Potenziamento linea Guidonia - Sulmona • 2027

Rif. CdP-I: A2001B - Tecnologie per la circolazione
Rif. CdP-I: A2004E - Dismissione contesti di esercizio obsoleti

Descrizione del progetto
Il progetto prevede interventi di upgrading tecnologico degli impianti di linea e di stazione; in particolare la tratta verrà inserita nel nuovo sistema di comando e controllo della circolazione, con gestione dal Posto Centrale di Roma Termini; verranno inoltre realizzati l'upgrade tecnologico del sistema di distanziamento dei treni e interventi ai piani regolatori delle stazioni finalizzati alla velocizzazione negli impianti sede di incrocio, con possibilità di movimenti contemporanei, sottopassi, semplificazioni, upgrading banchine di stazione e rinnovo dei dispositivi di informazione al pubblico (IaP).

Sono stati completati gli interventi di upgrading tecnologico fino ad Avezzano (esclusa).
In una ulteriore fase è prevista l'estensione dell'upgrading tecnologico da Avezzano a Cocullo (esclusa) e successivamente il completamento da Cocullo a Sulmona.

Benefici commerciali



REGOLARITÀ

Per i Regionali, recupero medio di 1,4 minuti per ogni treno incrociante nelle sedi di incrocio oggetto dell'intervento



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Raddoppio Campoleone - Aprilia

PNRR
Misura 1.10

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

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: 0359 - Raddoppio Campoleone - Aprilia

Descrizione del progetto

La linea Campoleone - Nettuno è una linea a semplice binario di circa 26 km caratterizzata da un'elevata affluenza di viaggiatori pendolari. Il progetto prevede il raddoppio della linea nel tratto iniziale, tra le località di Campoleone e Aprilia per una lunghezza di circa 6 km.

L'intervento sarà realizzato per fasi:

- fase 1: realizzazione raddoppio della tratta Campoleone - Aprilia;
- fase 2: PRG di Campoleone, con velocizzazione della radice lato Roma dei binari della Linea Nettuno.

Nel programma nazionale ERTMS è prevista l'implementazione del sistema ERTMS L2 stand alone tra Campoleone e Nettuno.

Benefici commerciali

CAPACITÀ

Campoleone-Aprilia

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 4 treni/h a 10 treni/h nei due sensi di marcia

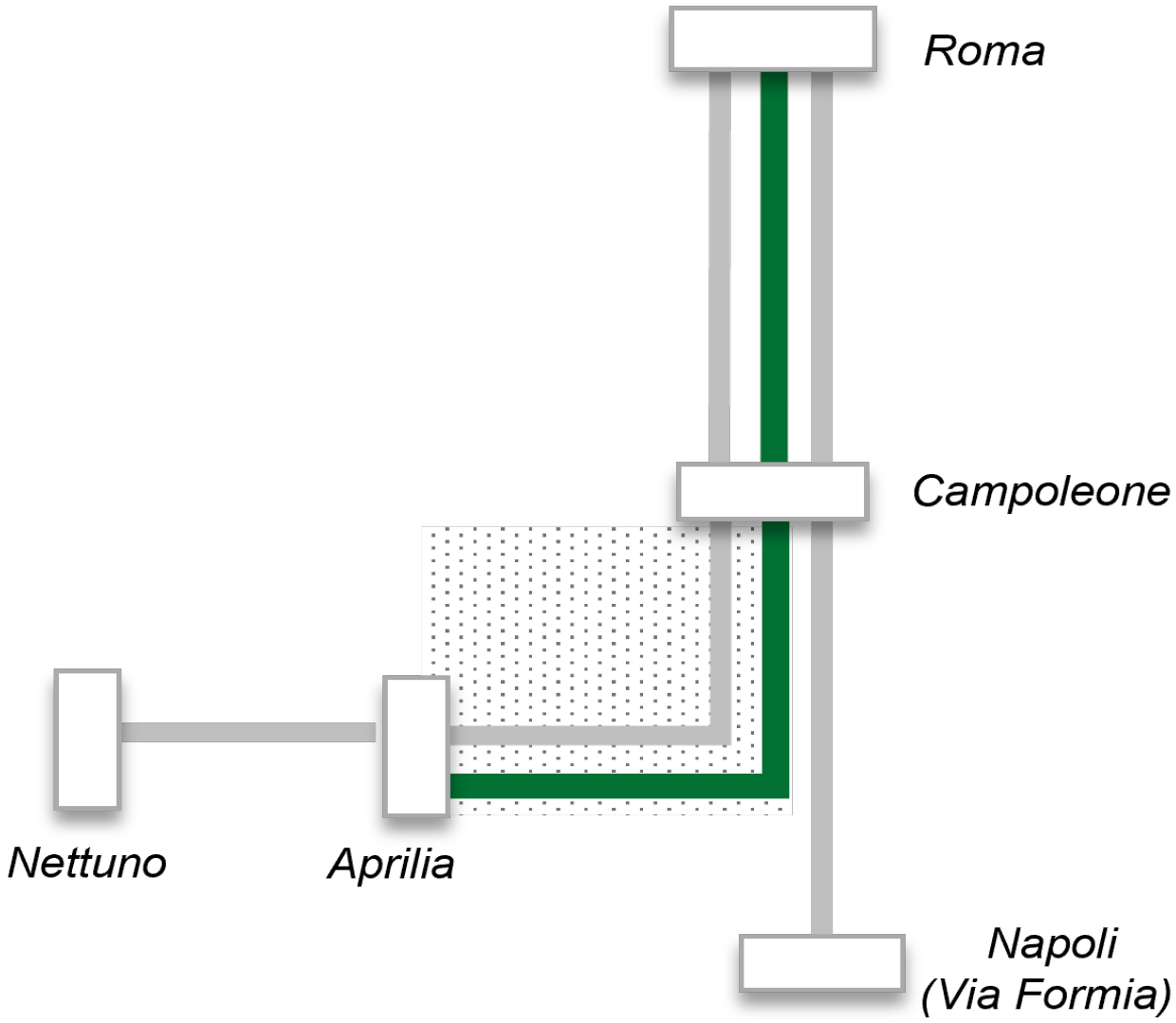
REGOLARITÀ

VELOCITÀ

I principali numeri del progetto

6 km	Lunghezza linea
ACCM/SCCM	Sistema di supervisione
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie

Modello di esercizio



	RELAZIONI TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Roma – Aprilia	1 treno/g	1 treno/h

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

Raddoppio Lunghezza - Guidonia

PNRR
Misura 1.10

- **2026** *fase2*
- *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: 0260 - Raddoppio Lunghezza - Guidonia

Descrizione del progetto

La linea Roma - Tivoli è attualmente a doppio binario nella tratta metropolitana Roma - Tivoli Terme, e a semplice binario tra Tivoli Terme e Tivoli.

Gli interventi consistono nel raddoppio di circa 10 km di linea tra Lunghezza e la nuova stazione di Guidonia Montecelio, in affiancamento all'attuale linea, e nella realizzazione del PRG di Tivoli Terme.

Oltre all'intervento infrastrutturale è previsto l'upgrade tecnologico della linea, con inserimento nel sistema di telecomando del nodo di Roma. Tale progetto consentirà l'estensione del servizio metropolitano in prima fase fino a Tivoli Terme e, a completamento del progetto di raddoppio, fino alla nuova località di Guidonia Montecelio.

Sono previsti inoltre interventi di viabilità e la realizzazione di parcheggi di interscambio nella nuova Guidonia Montecelio, nonché il potenziamento degli attuali servizi di interscambio nella stazione di Tivoli Terme.

L'attivazione è prevista in più fasi:

fase 1 (attivata):

- raddoppio Lunghezza - Tivoli Terme;
- modifiche al PRG di Tivoli Terme;

fase 2:

- attivazione della stazione di Guidonia Montecelio.

fase 3:

- completamento del raddoppio Tivoli Terme - Guidonia Montecelio e barriere antirumore.

Gli interventi creano le condizioni per il cadenzamento a 15' fino a Tivoli Terme in prima fase e a Guidonia Montecelio a completamento del progetto.

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

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 4 treni/h a 10 treni/h con prolungamento da Lunghezza a Guidonia del servizio metropolitano con cadenzamento a 15'



REGOLARITÀ



VELOCITÀ



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Realizzazione del nuovo impianto di Guidonia Montecelio con contestuali interventi di viabilità e la realizzazione di parcheggi di interscambio

Raddoppio Lunghezza - Guidonia



ACCESSIBILITÀ PRM



GESTIONE DEI ROTABILI

Incremento del numero di binari per la sosta ed eliminazione degli invii attualmente programmati in prima fase con il PRG di Tivoli Terme e in seconda fase anche con la nuova località di Guidonia Montecelio



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

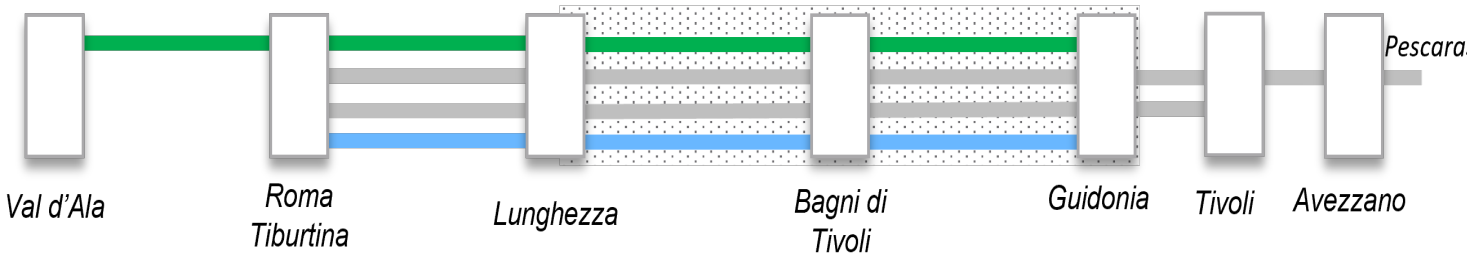
Nuovi spazi di stazione nella nuova località di Guidonia Montecelio

I principali numeri del progetto

10 km	Lunghezza linea
ACCM/SCCM	Sistema di supervisione
3 Kv	Elettrificazione
BA con emulazione	Tecnologie per il distanziamento

Raddoppio Lunghezza - Guidonia

Modello di esercizio



	RELAZIONI TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Val D'Ala – Guidonia	1 treno/h fino a Bagni di Tivoli (dic 24)	1 treno/h
	Roma Tiburtina – Guidonia	15 treni/g	1 treno/h

PROGETTI CORRELATI:

Il modello di esercizio fa riferimento ad uno scenario che prevede l'attivazione anche dei seguenti progetti:

- PRG Roma Tiburtina Fase 5

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

Upgrading tecnologico e infrastrutturale Roma Tuscolana

- **2028** *ACC*
- *Oltre il* **2030*** *PRG*

Rif. CdP-I: P053 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma

Descrizione del progetto

L'intervento, prevede in una prima fase l'upgrading tecnologico dell'apparato di stazione mediante la realizzazione di un nuovo apparato ACC comandato dal Posto Centrale di Roma Termini.

In seconda fase sono previsti interventi di Piano Regolatore Generale (PRG) finalizzati a eliminare le attuali interferenze di esercizio nell'impianto.

La nuova configurazione della stazione consentirà la specializzazione dei flussi, la riduzione delle interferenze di circolazione nonché l'incremento di capacità nella tratta Roma Tuscolana - Roma Tiburtina, l'upgrading delle funzioni di regolazione della circolazione in stazione e la sua gestione dal centro di coordinamento di Roma Termini.

* 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



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Nuovi spazi di stazione a seguito dell'upgrading dell'apparato



REGOLARITÀ

Con il PRG di Roma Tuscolana, risoluzione delle interferenze tra i collegamenti Nord –Sud via Tirrenica e i servizi regionali programmati sulla linea Locale (FL1 Orte - Fiumicino e FL3 Cesano - Roma Tiburtina) e sulla linea Grosseto (FL5 Roma – Civitavecchia)

Nodo di interscambio di Roma Pigneto

PNRR
Misura 1.10

- **2026** *fase I*
- *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: 1483 - Nodo di interscambio di Pigneto

Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione della nuova fermata di Roma Pigneto nella rete ferroviaria metropolitana di Roma, così da creare un nuovo nodo di interscambio tra i treni della relazione FL1 (Orte/Poggio M./ Fara Sabina - Fiumicino Aer.) e FL3 (Roma Tiburtina - Cesano di Roma) con i servizi della Linea FL4/FL6 Castelli/Cassino. La nuova fermata consentirà un collegamento diretto con la fermata della metro C.

Il progetto prevede:

- nell'ambito del primo lotto la realizzazione della fermata sulla linea FL1/FL3;
- nell'ambito del secondo lotto la realizzazione di una nuova fermata nell'area del "Mandrione" sulle linee ferroviarie FL4 e FL6, collocata in superficie rispetto alla fermata sulla FL1/FL3.

Nell'ambito dello stesso intervento sarà realizzato un sottopasso di collegamento sia con la banchina della fermata FL4/FL6, sia con la banchina della fermata FL1/FL3.

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

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

L'offerta commerciale FL1, FL3, FL4, FL6 effettuerà servizio viaggiatori nella nuova fermata di Roma Pigneto con possibilità di interscambio con la linea C della metropolitana



ACCESSIBILITÀ PRM



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Nuovi spazi di stazione nell'ambito della nuova fermata

Upgrading tecnologico Roma - Napoli tratta Campoleone - Formia

PNRR
Misura 1.10

- **2028** *fase 1*
- **2029** *fase 2*
- *Oltre il* **2030** *completamento*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P224 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice centrale e direttrice Tirrenica Nord (Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo porti Tirreno)

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 dei dispositivi di informazione al pubblico (IaP) nonché interventi di accessibilità.

Nel settembre 2019 è stato attivato il sistema di telecomando ACCM/SCCM tra Campoleone e Latina; la prima fase prevede l'estensione fino a Priverno, la seconda fino a Fondi e, a completamento, fino a Formia.

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. Per i Regionali, recupero medio di 1,7 minuti per i treni con origine/termine corsa

ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

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

Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)

PNRR Misura 1.10

PNRR Misura 1.3

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

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: 0298 - Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio;
Rif. CdP-I: I175-Raddoppio PM228-Albacina
Rif. CdP-I: P239 Velocizzazione tratte Orte-Falconara

Descrizione del progetto
Il progetto si articola nei seguenti macro-interventi:

- raddoppio in affiancamento della tratta PM228 - Albacina, per una lunghezza di 3,9 km (fase);
- nuovo collegamento tra Castelplanio e PM228 in variante, per una lunghezza pari a 21,5 km realizzato per lotti costruttivi, completando il raddoppio della tratta Fabriano - Falconara Marittima:

- lotto 1: PM228 - Genga con shunt di Albacina;
- lotto 2: Genga - Serra S. Quirico;
- lotto 3: Serra S. Quirico - Castelplanio.

In prima fase verrà realizzato il lotto 2 con la realizzazione della nuova stazione di Genga - Grotte di Frasassi e il raddoppio PM228 - Albacina. Successivamente verranno realizzati i lotti 1 e 3.

Lungo tutta la direttrice è previsto anche l'upgrade tecnologico per la velocizzazione, in prima fase sulle tratte Fabriano – PM 228, Castelplanio – Falconara (già raddoppiate) e Spoleto–Foligno ed in seconda fase di intervento sulla Orte - Terni; inoltre, è prevista l'implementazione di ERTMS L2 stand alone.

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

Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)

Benefici commerciali a a completamento del progetto



VELOCITÀ

Al termine degli interventi sarà possibile conseguire una riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma e Ancona per alcuni servizi fino a circa 30' e tra Roma e Perugia fino a circa 15' in relazione al modello di esercizio e al completamento del raddoppio Spoleto-Terni



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alla revisione del modello di esercizio che scaturisce dalla nuova configurazione infrastrutturale e dalla differente programmazione dei servizi, anche in relazione al completamento del raddoppio Spoleto-Terni



CAPACITÀ

Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sull'intera linea



ACCESSIBILITÀ PRM



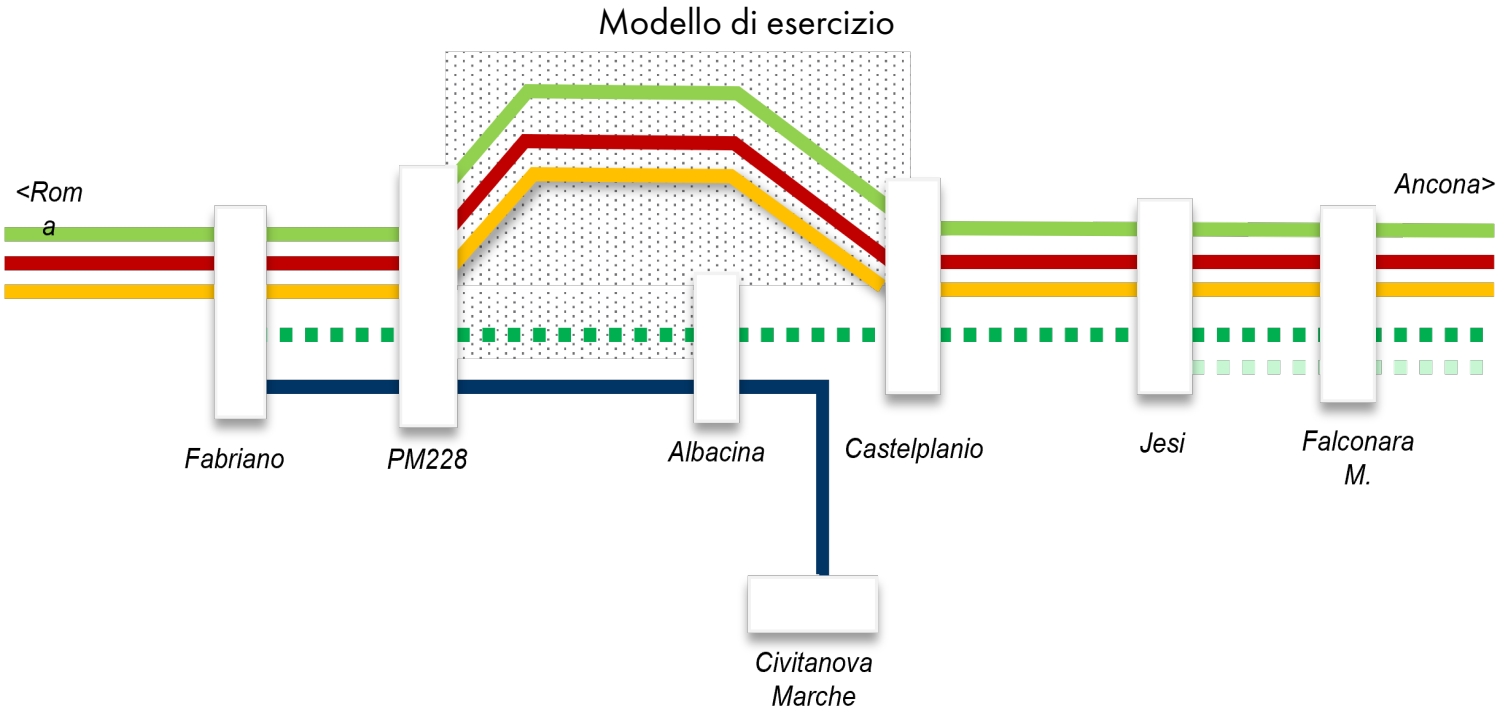
PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni merci

200 km/h	Velocità massima
12‰	Pendenza massima linea
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■ ■ ■	Ancona – Jesi	12 treni/g	1 treno/2h
■ ■ ■	Ancona – Fabriano	19 treni/g	1 treno/2h
▬	Ancona – Roma	10 treni/g	1 treno/2h
▬	Ancona – Fabriano via Macerata	9 treni/g	1 treno/h

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
▬	Passante	2 treni/g	4 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
▬	Roma – Ancona	5 treni/g	5 treni/g*

NOTE:
I criteri secondo i quali sono stati realizzati i modelli di esercizio sono riassunti nel Capitolo Introduzione.
*Il segmento LP potrà essere incrementato con o/d Roma in funzione di potenziamenti sulla linea DD Roma - Firenze.

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

Ripristino della linea Priverno-Terracina

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

Rif. CdP-I: P200 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro

Descrizione del progetto

La Priverno Fossanova – Terracina è una linea a semplice binario elettrificata che si estende per 17,7 km con 3 Località di Servizio intermedie per Servizio Viaggiatori.
Dal settembre 2012 la linea è stata sospesa al servizio commerciale a seguito di un evento franoso.

Il progetto è finalizzato, in una prima fase, al ripristino delle condizioni infrastrutturali e tecnologiche necessarie a garantire un livello di servizio pari ad un collegamento per direzione ogni due ore tra le stazioni di Priverno-Fossanova e Terracina.

In seconda fase, la linea sarà oggetto di interventi di upgrade infrastrutturali e tecnologici, al fine di garantire le condizioni di esercizio per un servizio con un incremento di frequenza sulla relazione Roma – Priverno Fossanova – Terracina.

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

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Possibilità di programmazione del servizio ferroviario a maggiore capillarità sul territorio



CAPACITÀ

Nuovi servizi di collegamento Roma – Terracina; a completamento (seconda fase) l'intervento assicurerà anche le condizioni infrastrutturali per incrementare la capacità teorica ammessa sulla linea

Overview delle azioni oltre il 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI
Raddoppio linea Roma - Viterbo: tratta Cesano - Bracciano	
Quadruplicamento Ciampino - Capannelle	
Nuova fermata Roma Divino Amore	
Potenziamento linee Castelli Romani	
Nuovo sistema di distanziamento tratta Cesano - Ostiense - Tiburtina	
Incremento capacità tratta Roma Termini - Ciampino	

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Nuova fermata Roma Divino Amore

Oltre il **2030**

Rif. CdP-I: P237 - City hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate

Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione della nuova fermata di "Roma Divino Amore" lungo la linea ferroviaria regionale esistente FL7/FL8 (Roma-Napoli via Formia), localizzata nel tratto tra la stazione di Torricola e la stazione di Santa Palomba.

La nuova fermata sarà dotata di due marciapiedi adeguati a standard H55 cm e di lunghezza pari a 250 m, serviti da sottopasso e ascensori; il piazzale antistante prevede la realizzazione di un parcheggio di interscambio ed una viabilità pedonale con accessibilità al fabbricato viaggiatori

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

l'offerta commerciale FL7 Roma - Latina effettuerà servizio viaggiatori nella nuova fermata di Roma Divino Amore



ACCESSIBILITÀ PRM



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Nuovi spazi di stazione nell'ambito della nuova fermata

Raddoppio linea Roma - Viterbo: tratta Cesano - Bracciano

• *Oltre il* **2030***

Rif. CdP-I: 0331 - Raddoppio linea Roma - Viterbo: tratta Cesano - Bracciano

Descrizione del progetto

La linea Roma - Viterbo è lunga 87 km, a doppio binario tra Roma Ostiense e Cesano (27 km) e a semplice binario per la restante parte.

L'intervento, a valle dell'implementazione del sistema ERTMS L2 stand alone, consiste nel raddoppio in affiancamento della tratta Cesano - Bracciano (16 km). Contestualmente sono previsti interventi di tipo puntuale per garantire la velocità massima in linea di oltre 100km/h in rango A e l'upgrade del sistema di distanziamento, nonché interventi presso alcune località di servizio e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello.

Attraverso questa azione di Piano sarà possibile migliorare le prestazioni, l'accessibilità e la capacità della linea, creando le condizioni per incrementare il servizio di tipo metropolitano fino alla stazione di Bracciano.

L'intervento è suddiviso in due Fasi funzionali:

- **Fase 1**: Raddoppio Cesano - Vigna di Valle;
- **Fase 2**: Raddoppio Vigna di Valle – Bracciano.

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

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Cesano - Bracciano

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 4 treni/h a 10 treni/h nei due sensi di marcia



REGOLARITÀ

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



VELOCITÀ



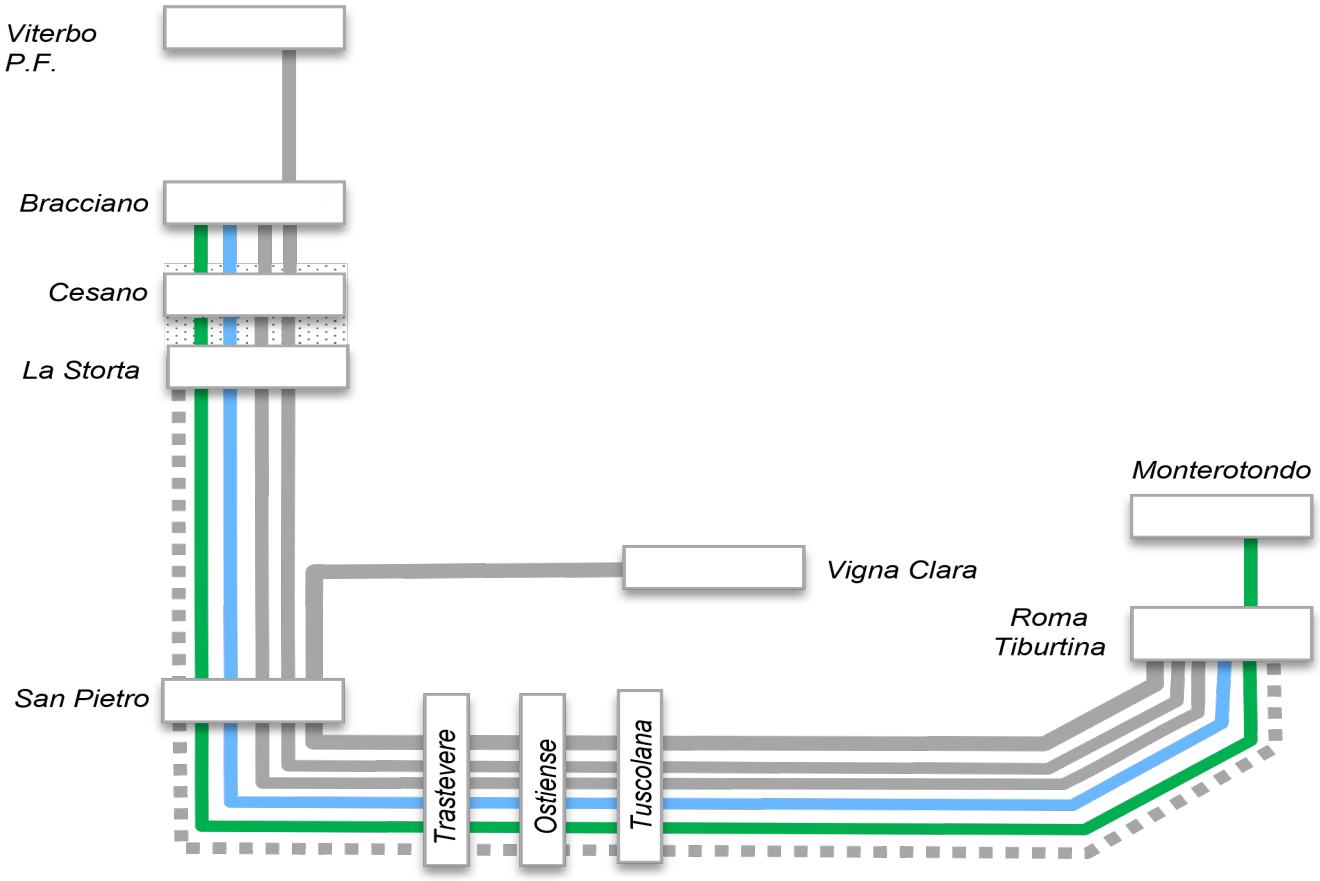
ACCESSIBILITÀ PRM

I principali numeri del progetto

16 km	Lunghezza linea
ACCM/SCCM	Sistema di supervisione
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie

Raddoppio linea Roma - Viterbo: tratta Cesano - Bracciano

Modello di esercizio



	RELAZIONI TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Bracciano – Monterotondo	1 treno/giorno	1 treno/h
	Bracciano – Roma Tiburtina	1 treno/h fino a Ostiense di cui 13 prolungati su Tiburtina	1 treno/h

PROGETTI CORRELATI:
Il modello di esercizio fa riferimento ad uno scenario che prevede l'attivazione anche dei seguenti progetti:

- HD ERTMS Cesano – Roma Ostiense – Roma Tiburtina

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

Quadruplicamento Ciampino - Capannelle

• *Oltre il* **2030***

Rif. CdP-I: P260 Potenziamento Capannelle-Ciampino

Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova coppia di binari fra Ciampino e Capannelle, realizzata sulla sede esistente costruita negli anni '80, previa sistemazione e completamento della stessa.
La nuova coppia di binari sarà destinata ai traffici della linea per Cassino, mentre la coppia esistente verrà specializzata per instradare i traffici che gravitano sulle linee dei Castelli.

Una prima fase di progetto ha visto il riassetto della stazione di Ciampino a servizio delle linee dei Castelli (FL4) con l'obiettivo di potenziarne la capacità grazie all'aumento dei movimenti contemporanei in stazione e alla velocizzazione degli itinerari. Gli interventi per la fase 2 sono in progettazione.

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

Benefici commerciali



REGOLARITÀ

Il progetto prevede la specializzazione dei flussi garantendo maggiore regolarità dei servizi



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 20 treni/h



ACCESSIBILITÀ PRM

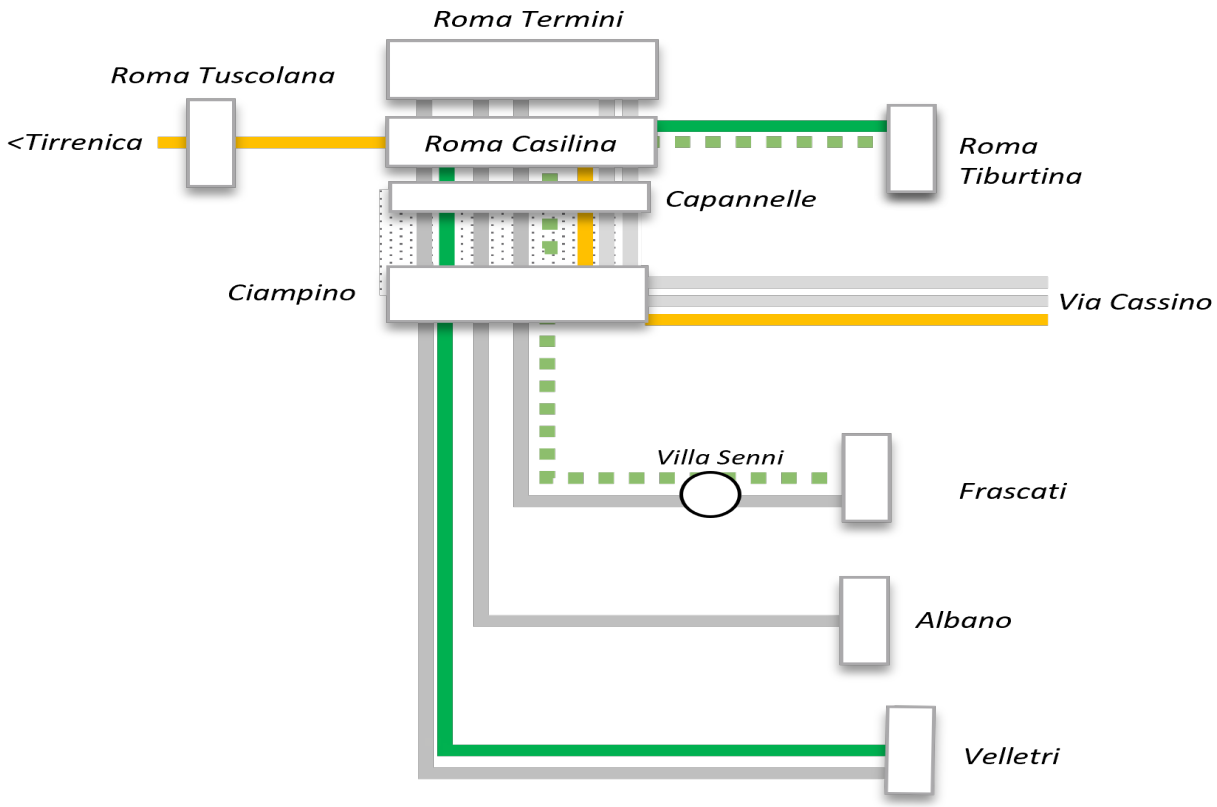
Accessibilità PRM nella fermata di Capannelle

6 km	**Lunghezza linea**
ERTMS HD	**Tecnologie per il distanziamento**
3 Kv	**Elettrificazione**
D4	**Peso assiale**
P/C80	**Sagoma**

I principali numeri del progetto

Quadruplicamento Ciampino - Capannelle

Modello di esercizio



	RELAZIONI TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
▬	Roma Tiburtina - Velletri	10 treni/g	1 treno/h
▪▪▪	Roma Tiburtina – Frascati	Non presente	6 treni/g

	RELAZIONI LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
▬	Roma Termini – via Cassino	2 treni/g	3 treni/g

	RELAZIONI MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
▬	Tirrenica – via Cassino	6 treni/g	11 treni/g

PROGETTI CORRELATI:
Il modello di esercizio fa riferimento ad uno scenario che prevede l'attivazione anche dei seguenti progetti:

- HD ERTMS sulla tratta Roma – Ciampino
- Potenziamento linea Ciampino – Frascati

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

Potenziamento linee Castelli Romani

Oltre il **2030**

Rif. CdP-I: 1417 - Potenziamento linee Castelli Romani

Descrizione del progetto
Dalla stazione di Ciampino, sulla linea Roma - Cassino, si diramano le linee al servizio del bacino dei Castelli Romani (Albano Laziale, Velletri e Frascati).

Il progetto prevede, sulla linea per Frascati, la realizzazione del nuovo impianto di Ciampino Valle Copella, l'implementazione di un nuovo sistema di distanziamento, l'adeguamento tecnologico e il PRG della stazione di Frascati, l'attivazione di un moderno sistema per il comando e controllo centralizzato della circolazione.

È previsto inoltre il potenziamento della Sottostazione Elettrica (SSE) di Ciampino.

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Linea Frascati

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 2 treni/h a 4 treni/h nei due sensi di marcia



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE



ACCESSIBILITÀ PRM

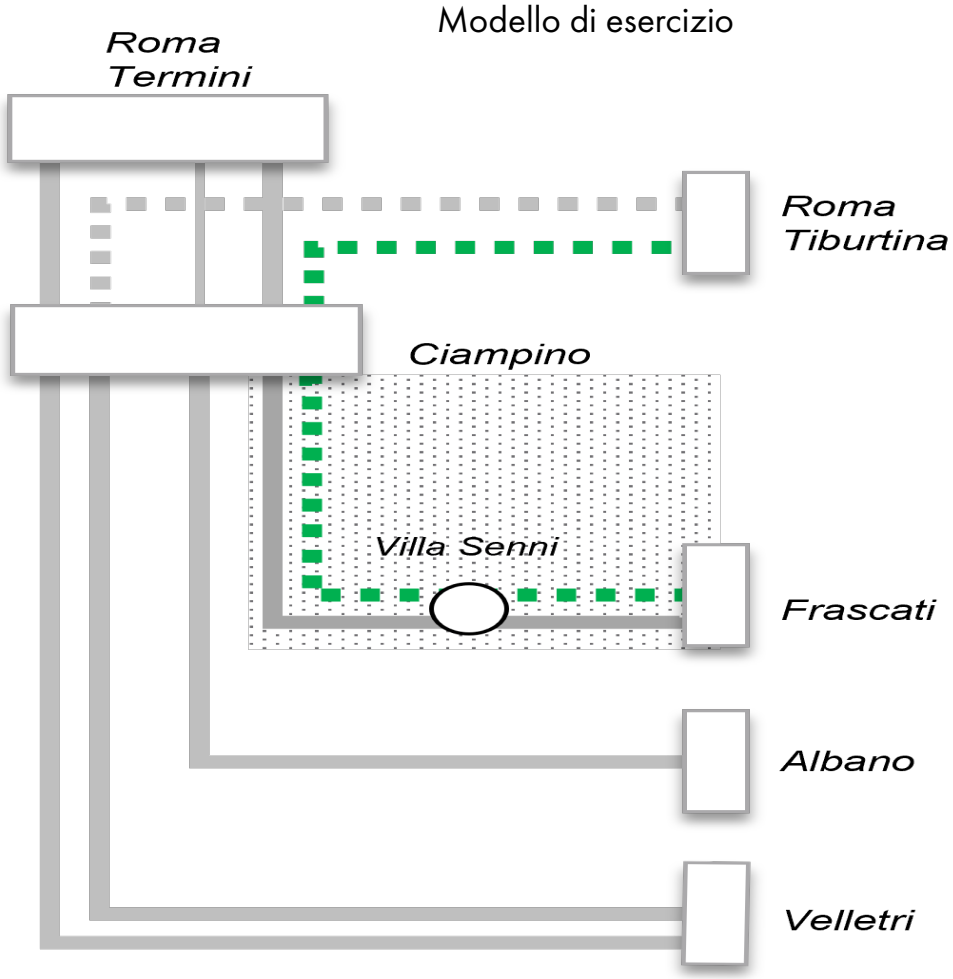


GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

NuoNuovi spazi di stazione nella nuova località di Ciampino Valle Copella

Potenziamento linee Castelli Romani

Modello di esercizio



	RELAZIONI TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■ ■ ■	Roma Tiburtina – Frascati	Non presente	6 treni/g

PROGETTI CORRELATI:
Il modello di esercizio fa riferimento ad uno scenario che prevede l'attivazione anche dei seguenti progetti:

- HD ERTMS sulla tratta Roma – Ciampino

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

Nuovo sistema distanziamento Cesano - Roma Ostiense - Tiburtina

PNRR
Misura 1.4

Oltre il **2030**

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P053 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma

Descrizione del progetto

Il progetto prevede l'attrezzaggio della linea locale Cesano – Roma Ostiense – Roma Tiburtina con sistemi tecnologici innovativi ERTMS Livello 2 Alta Densità (ERTMS HD) che permettono di ridurre la distanza tra i treni in tratta, quindi aumentando la capacità della linea, con gli stessi standard di sicurezza attuali.

Gli interventi sono in fase di progettazione/esecuzione, con attivazione prevista per fasi.

Consentiranno, una volta ultimati, l'eliminazione delle attuali limitazioni di esercizio.

Il progetto prevede due fasi propedeutiche: l'attivazione dell'ACCM tra Cesano e Roma Monte Mario avvenuta nel 2023 e l'attivazione dell'ACC di Roma Tuscolana.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

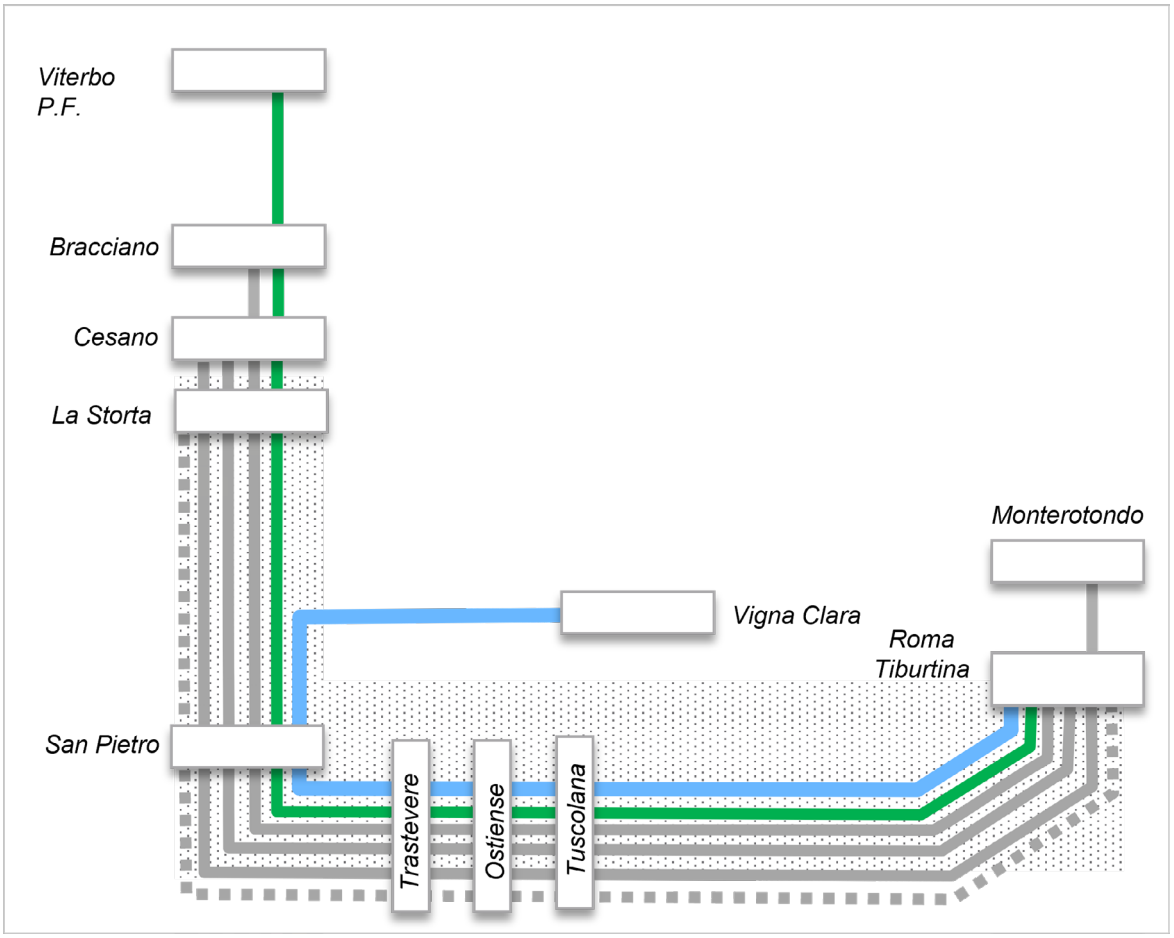
Per tutti i servizi, riduzione del 50% dei minuti di ritardo per indisponibilità rilevanti che necessitano dell'attivazione della circolazione a binario unico

CAPACITÀ

Tratta Tiburtina - Tuscolana - Cesano

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 16 treni/h

Modello di esercizio



	RELAZIONI TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Viterbo PF – Roma Tiburtina	1 treno/h su Roma Ostiense di cui 6 su Tiburtina	1 treno/h
	Vigna Clara – Roma Tiburtina	18 treni giorno su Roma S.P. di cui 6 treni/giorno su Ostiense	2 treni/h

PROGETTI CORRELATI:
Il modello di esercizio fa riferimento ad uno scenario che prevede l'attivazione anche dei seguenti progetti:
- Anello di Roma tratta Valle Aurelia – Vigna Clara

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

Incremento capacità tratta Roma Termini - Ciampino

• *Oltre il* **2030**

Rif. CdP-I: P053 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma

Descrizione del progetto
Le linee saranno attrezzate con i sistemi tecnologici innovativi - ERTMS HD - che rendono possibile un distanziamento tra i treni ridotto rispetto alla situazione attuale sulla tratta Roma Casilina - Ciampino.

Il numero massimo di treni che potranno essere gestiti con garanzia di elevati livelli di regolarità passa dagli attuali 10 - 12 treni/h per senso di marcia a 16 treni/h, in relazione al livello generale di puntualità dei sistemi afferenti e all'omogeneità della velocità commerciale dei servizi nelle tratte promiscue.

Benefici commerciali

CAPACITÀ
Tratta Termini - Ciampino

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 12 treni/h a 16 treni/h



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