IL PIANO COMMERCIALE

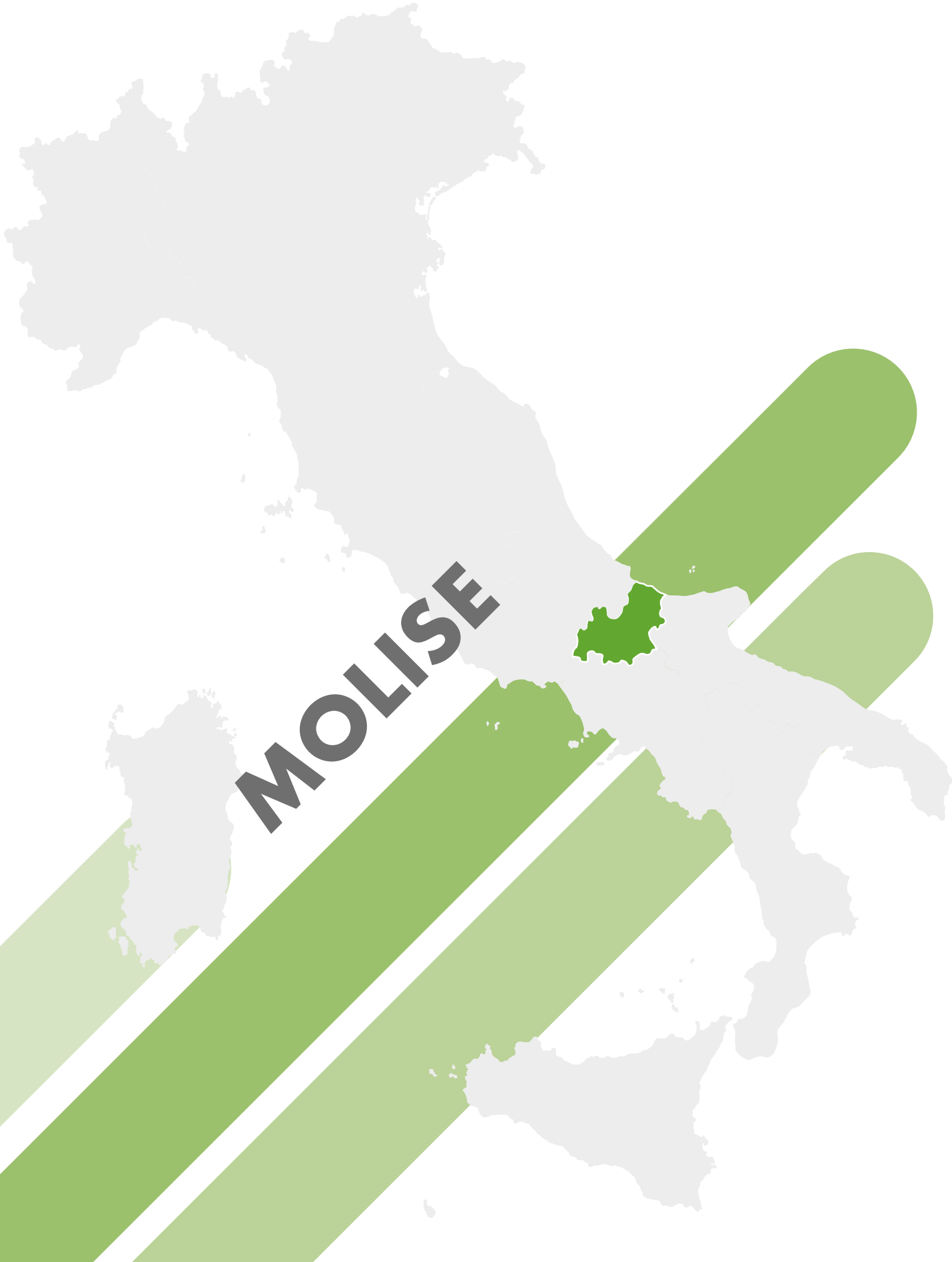
EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE MOLISE



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE


MOLISE

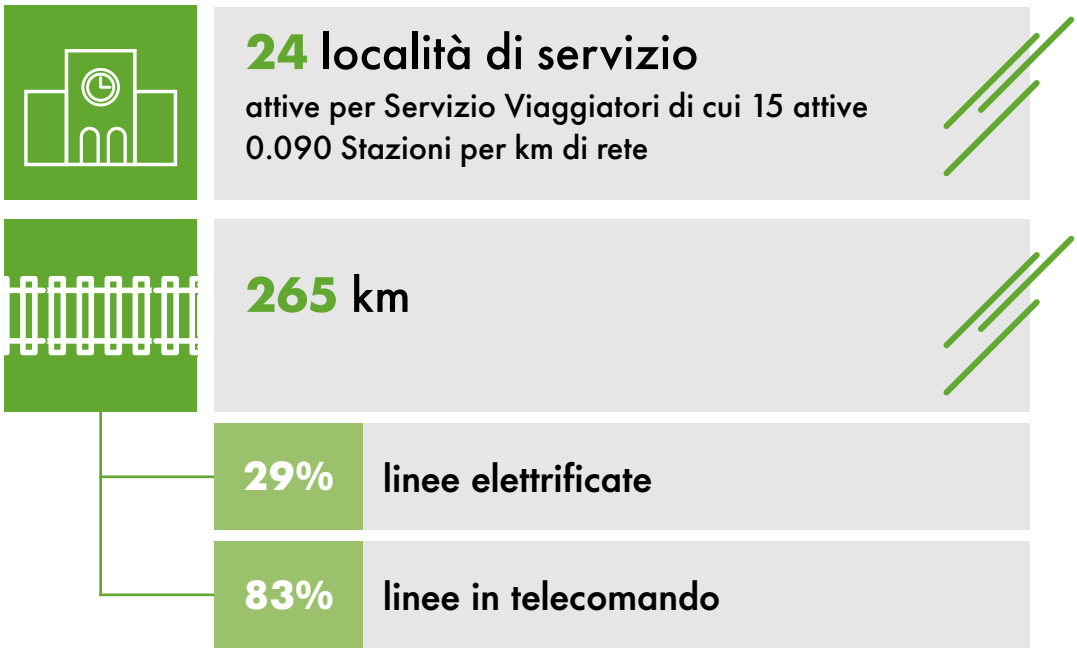
MOLISE

Infrastruttura e tecnologie	4
I servizi: scenario attuale	6
I servizi: scenario di sviluppo	8
Azioni di Piano	9
Overview delle azioni 2026 - 2030	13
Azioni di Piano 2026 - 2030	14

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Molise si estende per 4.438 km² e conta 314 mila abitanti. Il territorio è suddiviso in 136 Comuni distribuiti in 2 Province.

La Regione si posiziona al 17° posto per densità abitativa e numero di enti locali e al 19° posto in Italia per popolazione e superficie seguita dalla Valle d'Aosta.



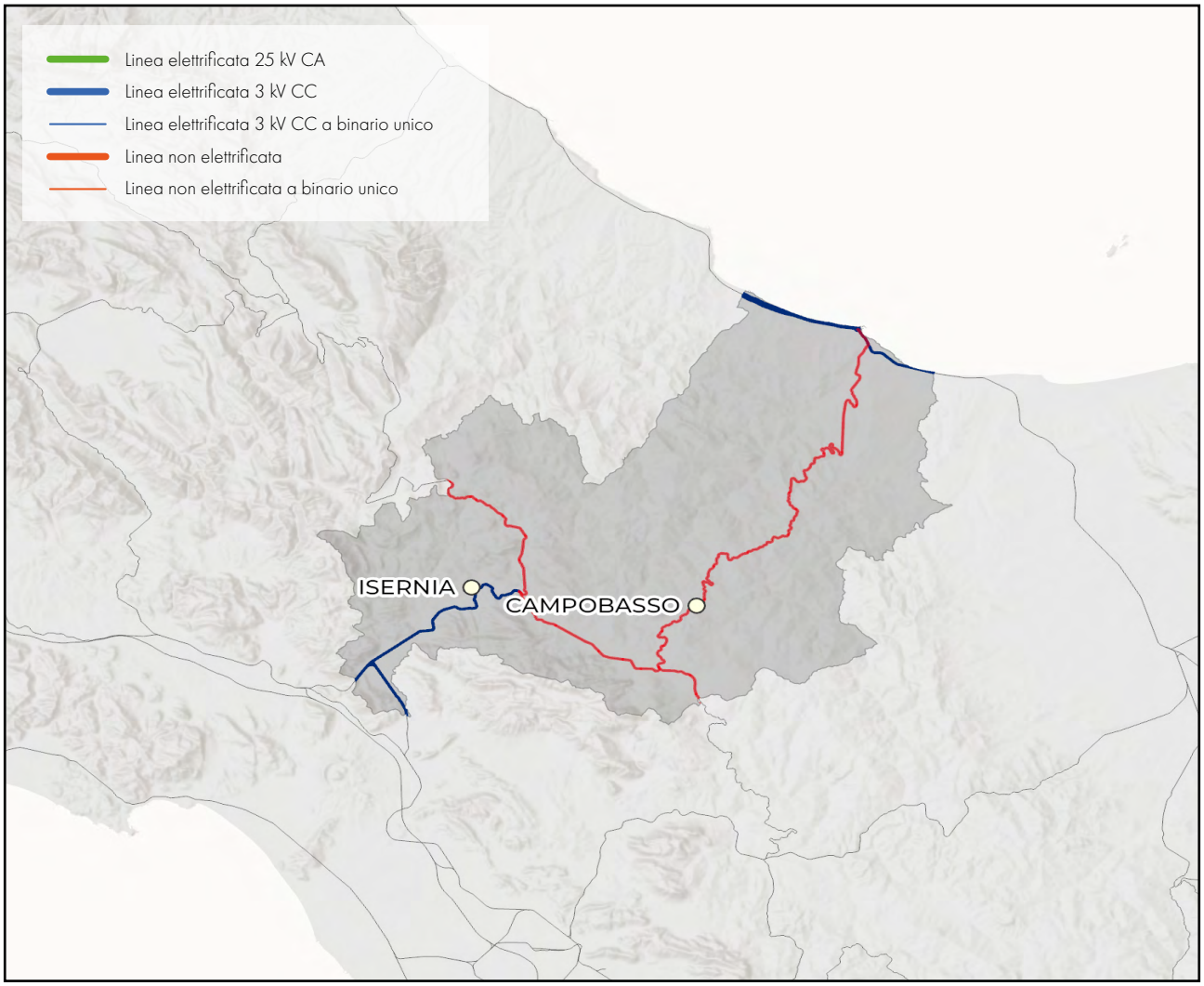
Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

ALIMENTAZIONE

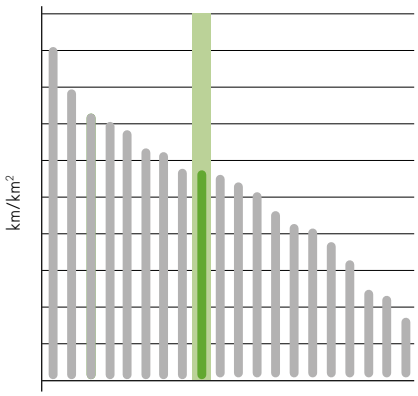
Linee elettrificate	77 km
› Linee a doppio binario	23 km
› Linee a semplice binario	54 km
Linee non elettrificate (diesel)	187 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	221 km

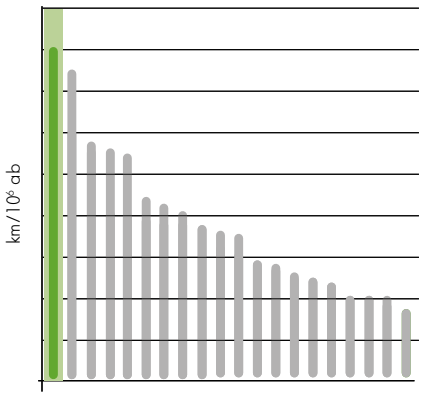


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



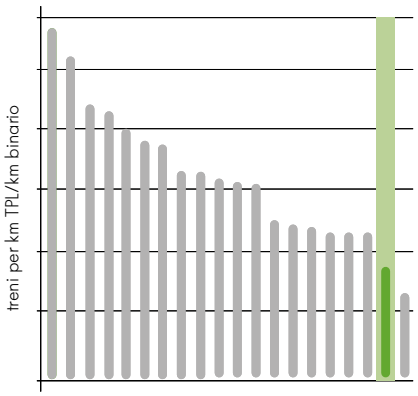
0,060 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



842,0 km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



2.222 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

Il sistema regionale molisano è incentrato essenzialmente su due direttrici, una sulla direttrice Adriatica e una interna. La direttrice interna mette in relazione Campobasso* con la parte costiera da un lato e con Roma e Napoli dall'altro.
In ragione della non elevata offerta di servizi di trasporto su ferro, non sono previsti sistemi cadenzati ma piuttosto servizi calibrati con le puntuali esigenze della domanda di mobilità

La **direttrice Adriatica** si caratterizza per la presenza di servizi extraurbani:

- Termoli - Pescara (1 treno/ora);
- Termoli - Foggia (8 collegamenti/giorno).

La **direttrice interna** collega il Isernia con servizi extraurbani veloci con:

- Roma (14 collegamenti/giorno);
- Napoli (8 collegamenti/giorno);
- Caserta (2 collegamenti/giorno).

Si evidenzia che la stazione di Carpinone è interessata dai treni storico/turistici della linea Sulmona - Carpinone.

*Da gennaio 2026, a seguito dell'elettrificazione fino a Guardiaregia, i servizi sono attestati su Boiano.

Località di servizio principali del TPL

Località di servizio	N° fermate/giorno medio feriale
Termoli	38
Montenero Petacciato	27
Boiano	23
Isernia	23
Venafro	22
Campomarino	8
Rocca Ravindola	5

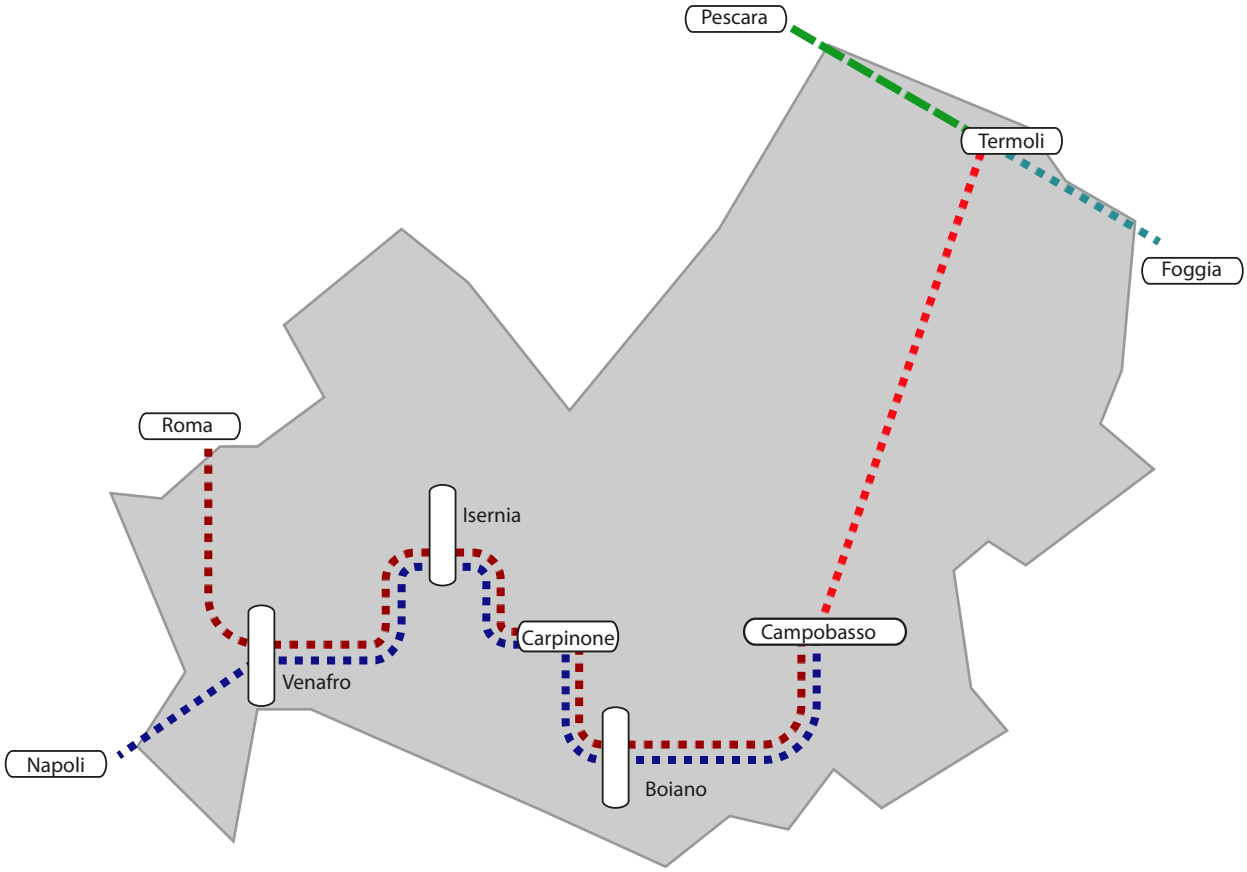
Le Relazioni principali del TPL*

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
Pescara - Termoli	27
Boiano - Roma Termini	10
Foggia - Termoli	8
Boiano - Napoli Centrale	8
Teramo - Termoli	2
Boiano - Roma Tiburtina	2
Boiano - Caserta	2

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

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Molise	Puglia	Campania	Lazio	Abruzzo
60	8 (13,3%)	11 (18,3%)	12 (20%)	29 (48,3%)

Il sistema ferroviario molisano



0,7 milioni treni*km/anno

60 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

Scenario di sviluppo

L'aggiornamento dell'Accordo Quadro tra Regione Molise e RFI è stato firmato nel 2023.

Gli interventi più rilevanti previsti riguardano:

- interventi diffusi negli impianti tra Matrice e Bojano con l'attivazione di 3 nuove fermate (S. Michele, Duca D'Aosta, S. Polo Matese) che permetteranno la strutturazione di un servizio metropolitano tra Matrice - Campobasso - Bojano;
- l'elettrificazione della tratta Roccaravindola - Isernia - Campobasso che consentirà l'effettuazione dei servizi veloci per Roma e Napoli con materiale rotabile più performante e conseguente diminuzione delle percorrenze.

Velocizzazioni e servizio metropolitano



Azioni di Piano

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE SCHEDE PROGETTO

1. TITOLO DEL PROGETTO

XXXXXXXXXXX

(XXX: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx)

XXXXXXXXXXXXXXX

6. ANNO DI ATTIVAZIONE

20XX

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2. RIFERIMENTO CDP 2022 - 2026

4. TIPOLOGIA DI BENEFICIO COMMERCIALE



VELOCITÀ

esto beneficio prevede l'incremento della velocità massima ammessa
iva una diminuzione dei tempi di viaggio per alcuni servizi, espresso in



CAPACITÀ

pacità si intende l'aumento dei treni che possono circolare sulla linea
to. Il beneficio è espresso in treni/g ed è dettagliato, se necessario,
presentante il modello di esercizio futuro.



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

resenta la possibilità da parte degli utenti di poter usufruire del servizio
ie alla realizzazione di una nuova località di servizio.



REGOLARITÀ

eficio regolarità si vuole rappresentare l'impatto positivo che hanno i progetti
tione della circolazione e sulla stabilità dell'orario di servizio.



PRESTAZIONI

l 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 tre
con maggiori prestazioni.



GESTIONE DEI ROTABILI

Il beneficio rappresenta l'efficientamento dei movimenti «parassiti»,
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 dei precedenti usi.



INTERMODALITÀ

Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi s
nave – treno.



INTERMODALITÀ

Il beneficio rappresenta la possibilità di poter
verso gli aeroporti.



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Grazie allo sviluppo dell'intero
attraversamento delle fronti
movimenti di manovra.



SOSTENIBILITÀ

In sostenibil
del siste



ACCESSIBILITÀ 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.

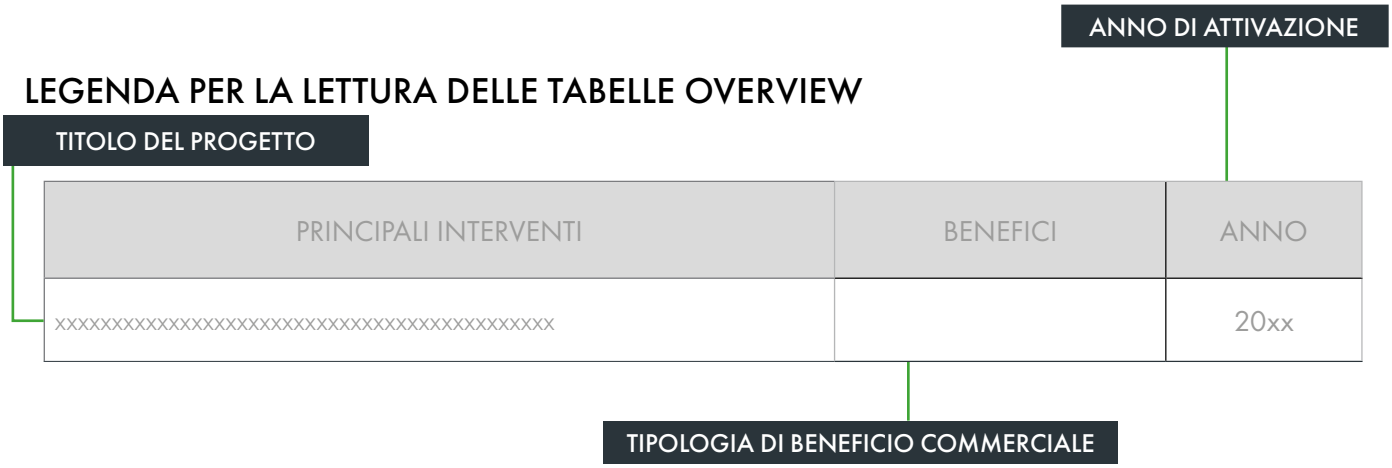
NOTE ESPLICATIVE

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
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Pescara - Termoli - Foggia)		2028
Potenziamento linea Roccaravindola - Isernia - Campobasso - Matrice		2027 fase 3 2028 fase 4 e 5
Raddoppio Termoli - Lesina		2027 Ripalta-Lesina 2030 Termoli-Ripalta

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Potenziamento linea Roccaravindola - Isernia -Campobasso - Matrice

PNRR
Misura 1.10

- **2027** *fase 3*
- **2028** *fase 4 e 5*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P246 - Potenziamento Venafro-Campobasso-Termoli

Descrizione del progetto

La tratta Roccaravindola - Isernia - Campobasso ha una lunghezza di circa 75 km, a semplice binario non elettrificato. Il progetto prevede l'elettrificazione e la velocizzazione per fasi realizzative:

- fase 1: Roccaravindola - Isernia;
- fase 2: Isernia - Guardiaregia;
- fase 3: Guardiaregia - Vinchiaturo;
- fase 4: Vinchiaturo - Campobasso;
- fase 5: Campobasso - Matrice.

L'intervento crea le condizioni per la velocizzazione dei servizi per Roma e Napoli, anche in relazione alla possibilità di prevedere materiale rotabile più performante con conseguente diminuzione delle percorrenze.

Sono stati ultimati i lavori per l'elettrificazione delle fasi 1 e 2; presso la stazione di Isernia è stato attivato il nuovo impianto ACC di gestione della circolazione con contestuali interventi di PRG di stazione; è stato inoltre attivato il PRG di Guardiaregia.

Sono infine previsti i PRG di Campobasso, Vinchiaturo, Baranello e Carpinone oltre all'upgrade tecnologico degli impianti di Carpinone e Campobasso.

Benefici commerciali

VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Roma-Campobasso è pari a 3h e 05'. L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 10'

REGOLARITÀ

SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce Tratta Pescara-Termoli-Foggia

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: P223 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti

Descrizione del progetto

Per la tratta Pescara - Termoli - Foggia l'investimento prevede minime rettifiche di tracciato, adeguamenti di gallerie e della linea elettrica, innalzamenti locali di soprelevazione, adeguamento armamento ferroviario e opere d'arte, upgrading tecnologico di alcuni impianti, nuovo sistema di distanziamento, adeguamento stazioni e marciapiedi.

Tali interventi porteranno una riduzione fino a 35' dei tempi di percorrenza Bologna - Lecce relativamente ai servizi lunga percorrenza.

Nel dettaglio, per la tratta Pescara - Termoli - Foggia i recuperi di percorrenza sono stimati a 10'.

Il potenziamento tecnologico della tratta Pescara - Termoli prevede l'attivazione per fasi successive delle seguenti tratte:

- Francavilla - Ortona (già attivata);
- Ortona - Porto di Vasto;
- Porto di Vasto - Termoli;
- Pescara Porta Nuova - Francavilla.

Il potenziamento tecnologico della tratta Termoli - Foggia prevede l'attivazione per fasi successive delle seguenti tratte:

- Rignano - S.Severo;
- S.Severo - Apricena;
- Apricena - Ripalta;
- Ripalta - Termoli e Foggia – Rignano.

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

Raddoppio Termoli - Lesina

PNRR
Misura 1.10

- **2027** *(Ripalta - Lesina)*
- **2030** *(Termoli - Ripalta)*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: 0142B - Completamento raddoppio Pescara - Bari, tratta Termoli - Lesina

Descrizione del progetto

Il progetto del raddoppio della tratta ferroviaria della Termoli - Lesina completa il programma di raddoppio della direttrice Adriatica nella tratta Pescara - Bari, interessando le Regioni Molise e Puglia.

L'intervento è articolato in due lotti funzionali

- Lotto 1: tratta Ripalta - Lesina;
- Lotto 2: tratta Termoli - Ripalta.

Il primo lotto funzionale, in parte finanziato con fondi PNRR, ricadente interamente nel territorio pugliese, consiste nel raddoppio prevalentemente in affiancamento, lato monte, al binario esistente, per una lunghezza di circa 7,2 km; è inoltre prevista una variante plano-altimetrica alla linea esistente in corrispondenza della piana del fiume Fortore, realizzata mediante un viadotto lungo circa 1,2 km.

Il secondo lotto funzionale, in gran parte ubicato in territorio molisano, consiste nella realizzazione in variante del tratto di linea esistente (25 km), nella soppressione degli attuali impianti di Campomarino e Chieuti e nella realizzazione di una nuova fermata, in prossimità della località di Campomarino, e di un nuovo Posto di Comunicazione.

L'intero progetto produce un aumento di capacità della linea, una riduzione dei tempi di viaggio e un aumento della regolarità, a vantaggio dello sviluppo del traffico merci e lunga percorrenza su tutta la direttrice Adriatica.

Benefici commerciali



CAPACITÀ

L'intero progetto produce un aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 4 treni/h a 10 treni/h nei due sensi di marcia



REGOLARITÀ

L'intero intervento consentirà l'incremento dei livelli qualitativi del servizio e di regolarità



VELOCITÀ

Il completo raddoppio della linea consentirà di ridurre di circa 2' i tempi di percorrenza per i traffici a lungo percorso



ACCESSIBILITÀ PRM

La nuova fermata di Campomarino sarà conforme a quanto disposto dalle norme vigenti STI PRM al fine di garantire la fruizione del servizio ferroviario anche alle persone a ridotta mobilità

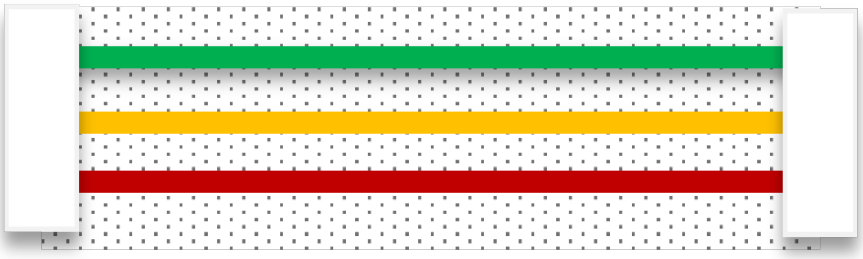
Raddoppio Termoli - Lesina

32,2 km	Lunghezza linea
SEDE	Doppio binario
9‰	Pendenza massima linea
200 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
650/750 m	Modulo
ACC-M	Sistema di esercizio

I principali numeri del progetto

Modello di esercizio

Termoli *PM Lesina*



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Foggia – Termoli	4 treni/g	1 treno/2h

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Lecce/Bari/Taranto/Foggia verso nord	18 treni/g	21 treni/g

	RELAZIONI MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Da/verso Bari Lamasinata/Melfi/Giovinazzo/Brindisi/Taranto e oltre	22 treni/g	34 treni/g

PROGETTI CORRELATI:

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

- Potenziamento scalo retroportuale di Taranto
- Ripristino Bari – Bitritto
- Sistemazione Nodo di Bari
- Potenziamento Foggia – Potenza e Rocchetta – San Nicola di Melfi

NOTE:

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

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