IL PIANO COMMERCIALE

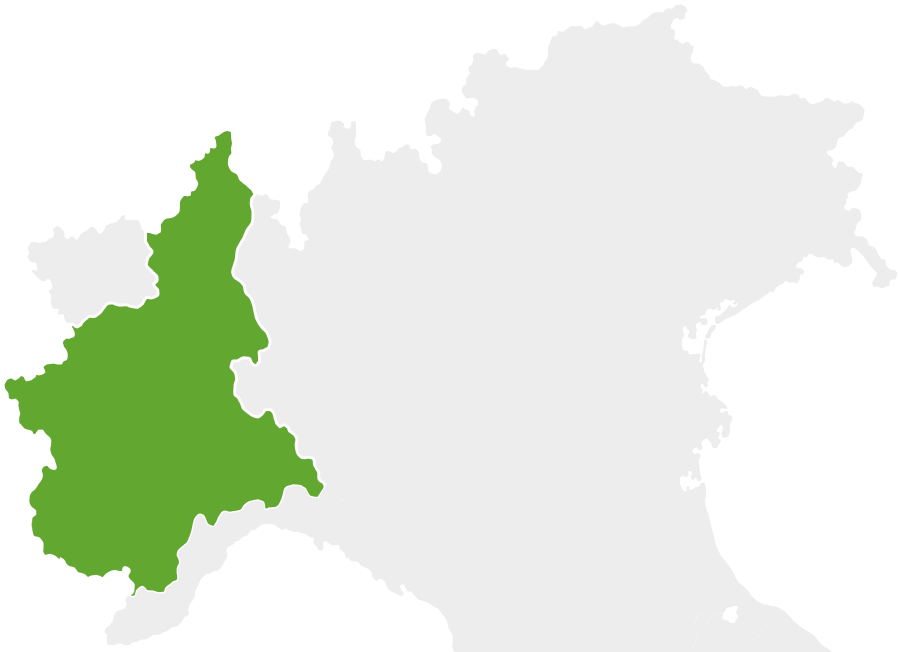
EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE PIEMONTE



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



PIEMONTE

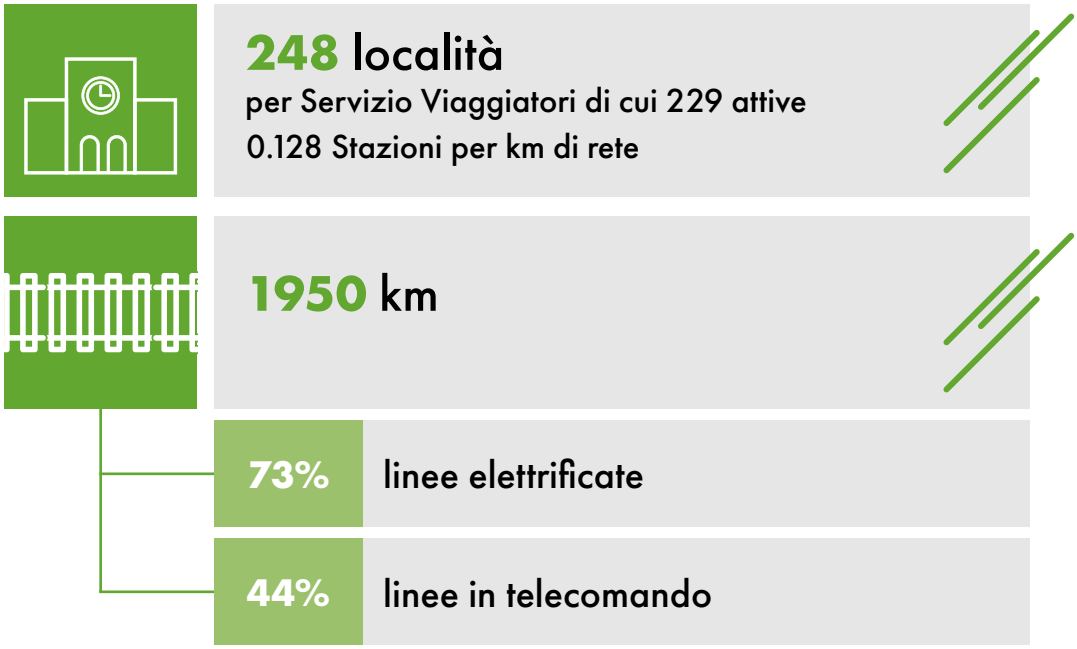
PIEMONTE

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

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Piemonte si estende per 25.400 km² e conta 4,6 milioni di abitanti.
Il territorio è suddiviso in 1.202 Comuni distribuiti in 8 enti di area vasta di cui 7 Province e una città metropolitana, quella di Torino.

La Regione si posiziona al 2° posto per superficie e per numero di enti locali, al 6° posto per popolazione e al 9° posto in Italia per densità abitativa.



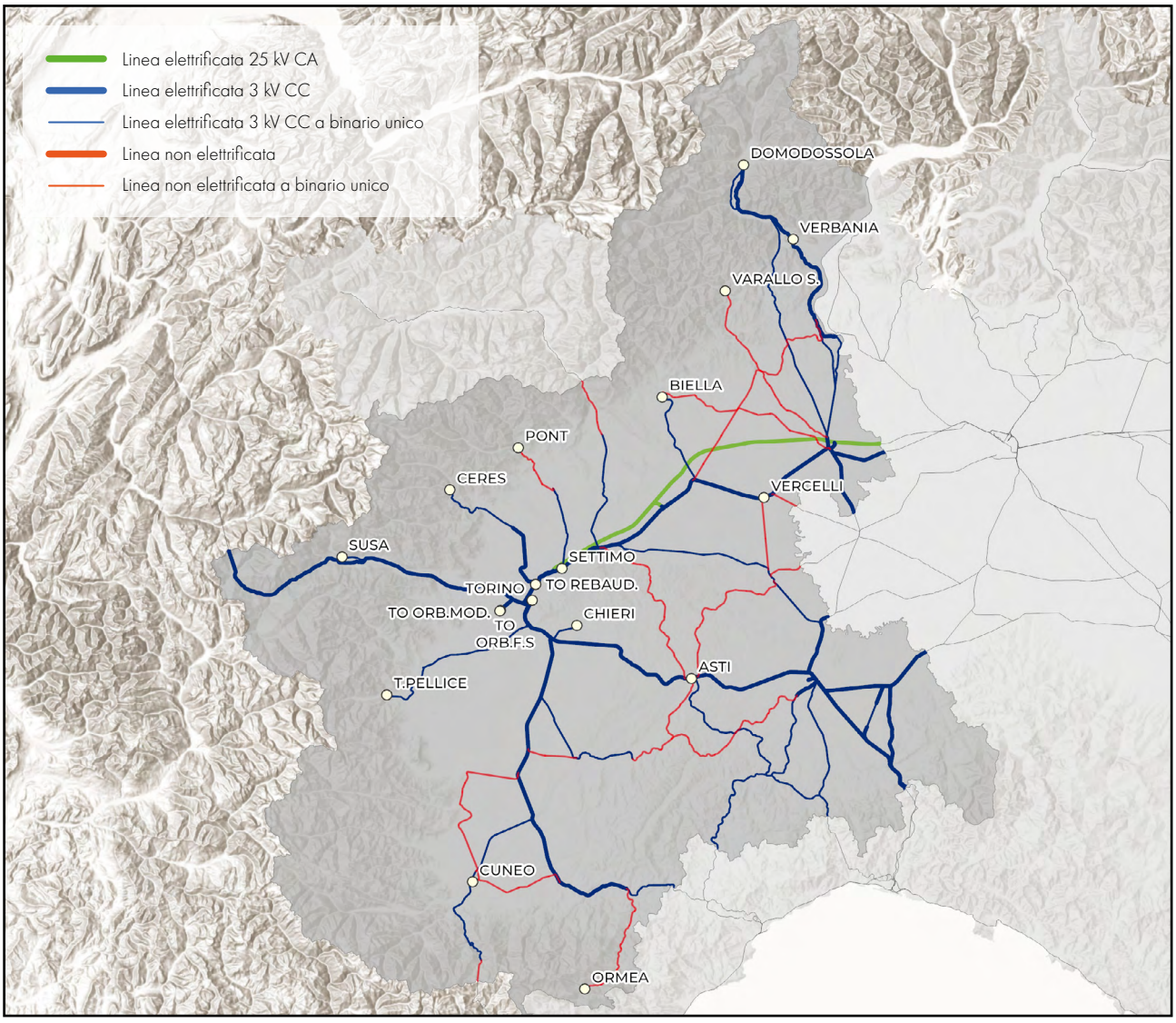
Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

ALIMENTAZIONE

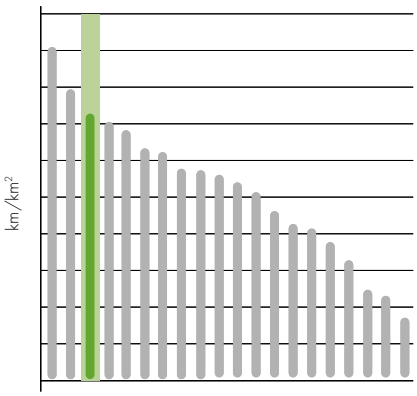
Linee elettrificate	1424 km
› Linee a doppio binario	788 km
› Linee a semplice binario	636 km
Linee non elettrificate (diesel)	525 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	865 km
ERTMS (European Rail Traffic Management System), per l'interoperabilità su rete AV/AC	207 km

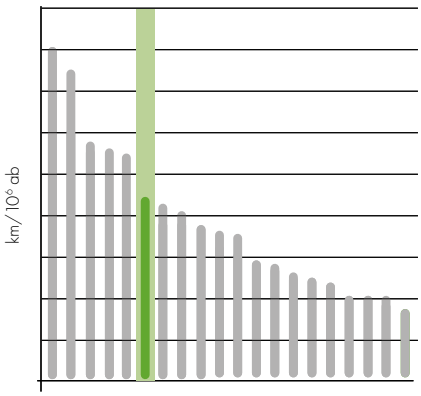


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



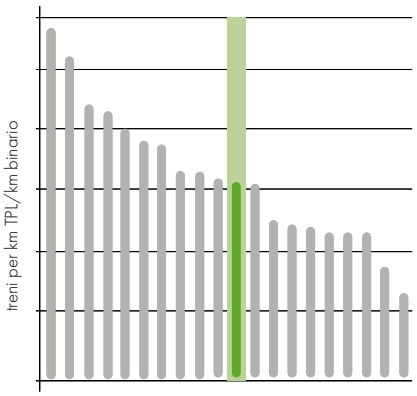
0,075 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



408,1 km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



7.113 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

Il sistema di trasporto ferroviario piemontese è caratterizzato da una maglia di linee fittamente interconnesse tra loro, che consentono un'ottima copertura del territorio regionale.
Il nodo di Torino è delimitato dalle stazioni di Torino Stura e Torino Lingotto, sulla linea passante che tocca i due impianti i servizi si integrano con una frequenza di 8 minuti nell'ora di punta.

Nello specifico i servizi suburbani sono:

- la SFM1 (Rivarolo - Chieri);
- la SFM2 (Pinerolo - Chivasso);
- la SFM3 (Torino Porta Nuova - Susa/Bardonecchia);
- la SFM4(Alba - Torino Rebaudengo - Germagnano);
- la SFM6 (Torino Aeroporto di Caselle - Asti);
- la SFM7 (Fossano - Torino Rebaudengo - Ciriè).

Ciascuna con frequenza giornaliera oraria di base ad eccezione delle relazioni SFM2 che prevedono una frequenza di 60' con rinforzi nelle ore di punta del servizio e della relazione e SFM1 e SFM3 con frequenza base di 30' nell'arco della giornata.

I confini individuati da questi servizi delineano un ambito suburbano con distanze di circa 50 km dal cuore metropolitano di Torino.

Con l'attivazione a dicembre 2023 dell'interconnessione a Torino Rebaudengo con la linea ferroviaria regionale Ceres – Torino ed il subentro di RFI nella gestione della stessa, è stata ampliato il servizio suburbano nel nodo di Torino verso la direttrice Caselle Aeroporto – Germagnano con la diversione dei servizi SFM4 ed SFM7 da Torino Stura a Ciriè/ Germagnano.

Per quanto riguarda i servizi extraurbani si osservano cadenzamenti a frequenza oraria e rinforzi nelle ore di punta sulle principali direttrici (servizi Regionali Veloci):

- Torino - Milano;
- Torino - Genova;
- Torino - Cuneo/Savona;

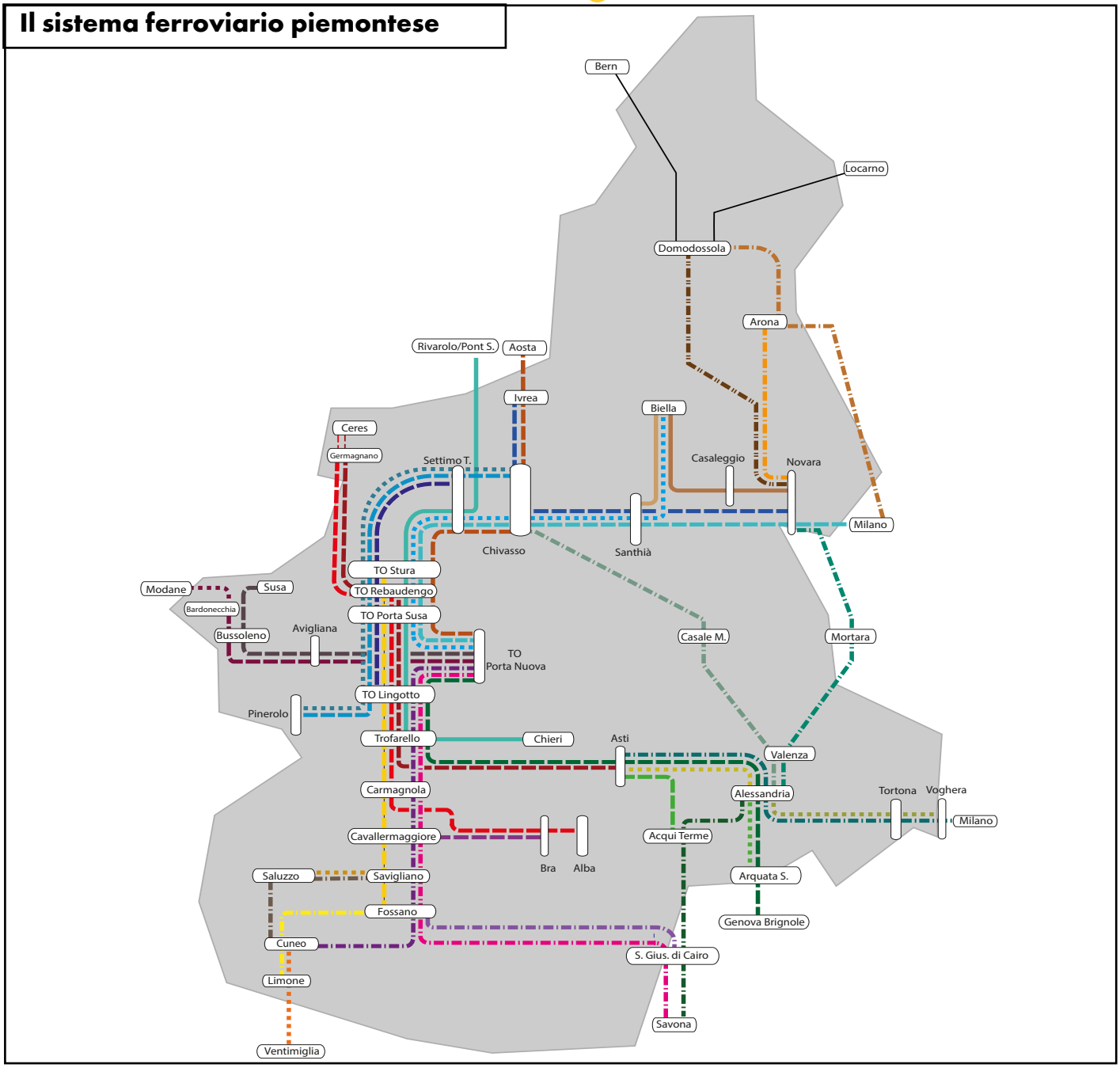
integrati con servizi extraurbani di natura più capillare (servizi Regionali) che, grazie ad una attenta strutturazione dei nodi di interscambio come Novara, Chivasso, Santhià, Asti e Alessandria, Fossano, garantiscono un articolato sistema di relazioni locali e assicurano un'efficiente mobilità interna regionale.

Completano il panorama dei servizi regionali:

- Biella S. Paolo – Santhià (30 treni/giorno)
- Biella S. Paolo – Novara (32 treni/giorno)

Nel corso del 2025 è stato attivato il servizio Saluzzo - Savigliano – Cuneo (8 treni/giorno).

Il sistema ferroviario piemontese



20,6 milioni treni*km/anno

1056 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
Torino Lingotto	309
Torino Porta Susa	292
Torino Porta Nuova	231
Novara	231
Torino Rebaudengo Fossata	214
Chivasso	183
Alessandria	180
Trofarello	165
Moncalieri	159
Asti	132
Torino Stura	116
Carmagnola	109
Fossano	107
Arquata Scrivia	105
Settimo	105
Santhià	102

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
Chieri - Rivarolo	52
Novara - Pioltello Limito	45
Chivasso - Pinerolo	44
Susa - Torino Porta Nuova	36
Milano Centrale - Torino Porta Nuova	34
Bardonecchia - Torino Porta Nuova	32
Biella S.Paolo - Novara	32
Biella S.Paolo - Santhià	30
Ciriè - Fossano	29
Alba - Ciriè	29
Asti - Torino Aeroporto	29
Alessandria - Pavia	28

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

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Piemonte	Lombardia	Liguria
1056	287 (27,2%)	148 (14%)

I rimanenti 621 treni/giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale.

Scenario di sviluppo

Il nuovo Accordo Quadro è stato stipulato nel 2022.

Il nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) è caratterizzato da linee passanti e coordinate, cadenzamento regolare del servizio senza interruzioni nel corso della giornata, frequenza dei treni nella parte centrale urbana e accessibilità capillare nell'area metropolitana, resa possibile grazie all'apertura di nuove località di servizio.
I progetti più importanti nel nodo di Torino sono sicuramente la nuova linea che collegherà direttamente Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa e il nuovo sistema tecnologico di gestione della circolazione, che, consentendo il distanziamento a 4' nel passante ferroviario, permetterà il potenziamento dei servizi SFM.

Sarà istituito il nuovo servizio SFM 5 S. Luigi - To Stura, cadenzato ogni 30', che servirà le nuove località di servizio di S. Paolo, Torino Lesna e Orbassano Ospedale S. Luigi. È inoltre prevista la realizzazione delle nuove fermate di Torino Dora, Torino Crocetta e Buttigliera Alta – Ferriera.
Sarà inoltre prevista la diversione da Torino Porta Nuova a Caselle di una missione SFM3 garantendo una frequenza di 15' a servizio dell'aeroporto.

Nuovi servizi SFM e nuove fermate

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 dei precedenti usi.

 INTERMODALITÀ	Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi servizi merci intermodali nave – treno.
 INTERMODALITÀ	Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi servizi passeggeri da/verso gli aeroporti.
 INTEGRAZIONE DELLA RETE	Grazie allo sviluppo dell'interoperabilità tra Stati, sarà possibile ridurre il tempo di attraversamento delle frontiere, migliorando l'utilizzo degli impianti e riducendo i movimenti di manovra.
 SOSTENIBILITÀ	In sostenibilità sono inseriti tutti i benefici che hanno un impatto positivo sull'interazione del sistema ferroviario con l'ambiente.
 ACCESSIBILITÀ PRM	Il beneficio è rappresentato nei progetti dove è previsto uno sviluppo dei servizi PRM

LEGENDA

1. Il titolo individua univocamente uno specifico progetto.
2. Indica la riga del Contratto di Programma 2022-2026 alla quale afferisce il finanziamento dell'intervento.
3. Sintetica spiegazione del progetto volta anche a fornire, a parere del Gestore, tutte le informazioni funzionali alle Imprese Ferroviarie per valutarne gli impatti diretti e indiretti sulla loro attività.
4. Indica qualitativamente la tipologia di benefici commerciali associati all'intervento, la distinzione di colori li colloca nei diversi business: il verde per il TPL, il rosso per il Lungo Percorso e il giallo per il Merci; nei casi in cui il beneficio ha effetto su più di un business, l'icona presenta contemporaneamente i colori relativi.
5. Indica quantitativamente il principale KPI prestazionale sotteso alla realizzazione dell'intervento.
6. Rappresenta l'anno previsto di attivazione all'esercizio con Circolare Compartimentale. In caso i progetti prevedano più fasi di attivazione che hanno ricadute in termini di benefici per le IF verrà data evidenza delle su menzionate diverse fasi.

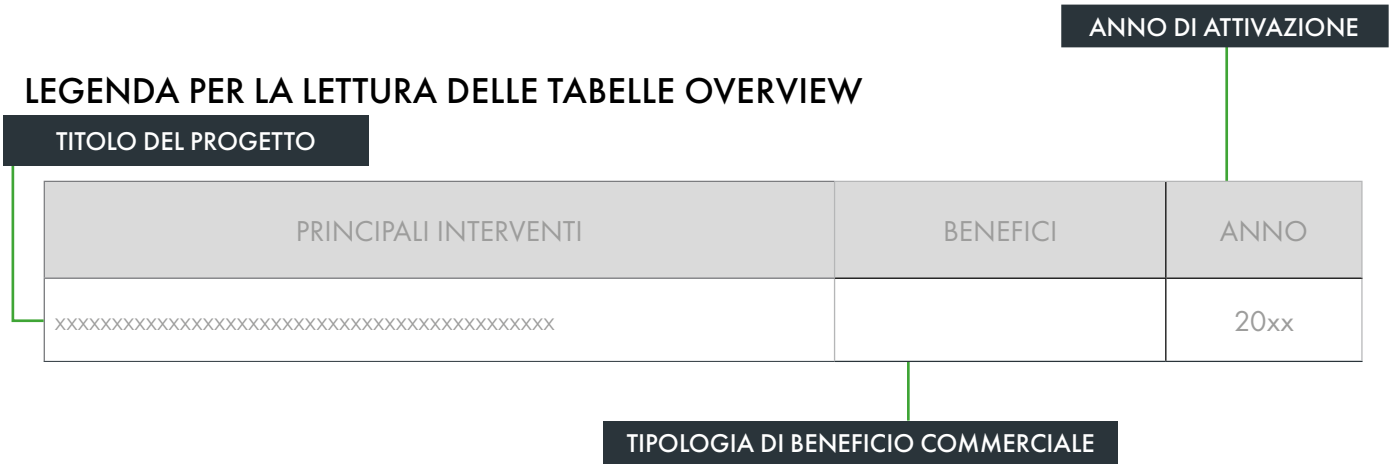
NOTE ESPLICATIVE

NB1: il beneficio legato a *velocità/tempi di viaggio* si riferisce a innalzamento della velocità di fiancata e/o recuperi di percorrenza e/o riduzione tempi di viaggio. Il reale beneficio potrà essere consolidato solo in relazione al modello di esercizio effettivo.
NB2: il beneficio legato all'incremento di *capacità* si riferisce al massimo numero di treni che possono essere commercializzati nella tratta potenziata. La reale possibilità di commercializzazione potrà essere consolidata solo in relazione al modello di esercizio effettivo. Il numero di treni/h si intende per senso di marcia se non diversamente esplicitato. Per i progetti che avranno un concreto impatto sull'aumento dei servizi, è rappresentato il modello di esercizio obiettivo, con il dettaglio dei nuovi servizi che verranno implementati.
NB3: il beneficio legato al miglioramento dell'*accessibilità* è associato a interventi che incrementano o facilitano i punti di accesso alla rete e/o consentono l'attivazione di nuovi servizi.
NB4: il beneficio legato alla *regolarità* è associato a interventi che riducono i ritardi derivanti da:

- conflitti di circolazione;
- guasti e degradi al sistema infrastrutturale.

NB5: il beneficio legato all'incremento delle *prestazioni* è associato a interventi per il business merci che permettono di aumentare il modulo e/o la sagoma e/o massa assiale di linea e/o potenziamento dei terminali.
NB6: il beneficio legato alla gestione dei rotabili è associato a interventi che variano la capacità dell'impianto.
NB7: il beneficio legato alla gestione degli spazi di stazione è associato a interventi che variano le superfici destinate all'attesa dei viaggiatori, all'attività commerciale delle Imprese Ferroviarie e alle altre attività commerciali.

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE TABELLE OVERVIEW



LEGENDA PER LA LETTURA DELLE ICONE PNRR

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU	Progetti in ambito PNRR con finanziamento dell'Unione Europea: "finanziato dall'Unione europea – NextGenerationEU"
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	MIT: Amministrazione Centrale titolare degli interventi PNRR per i trasporti
Italiadomani PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA	Italia Domani è il portale del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che si inserisce all'interno del programma Next Generation EU (NGEU), concordato dall'Unione Europea in risposta alla crisi pandemica.
PNRR Misura 1.X	Indicatore della Misura PNRR

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE ICONE BENEFICI PRESTAZIONI

 SAGOMA	Dimensione massima di larghezza e altezza sul piano del ferro del rotabile ferroviario
 MODULO	Misura espressa in metri corrispondente ai binari di circolazione nonché alla lunghezza del treno di massima composizione che può circolare su di una linea in relazione alla capacità dei binari di incrocio e precedenza
 PESO ASSIALE	Si intende il limite massimo della massa del veicolo che grava su ogni asse ammesso su una linea
 TERMINALI	Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi servizi merci da/per i terminali merci

Overview delle azioni 2026 - 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Upgrade tecnologico nodo di Torino		2027 fase 1 2028 fase 2
Potenziamento tecnologico Torino - Padova		2027
Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta		2026
Completamento fermate nodo di Torino (Torino San Paolo, Torino Lesna, Buttigliera Alta - Ferriera)		2027 fase 1 2028 fase 2 2029 fase 3
Velocizzazione linea Torino - Genova		2028 fase oltre 2030 co.
Terzo Valico dei Giovi		2028
ACC e PRG di Chivasso		2027
Hub di Alessandria		2029

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Quadruplicamento Tortona - Voghera - Opere Prioritarie: PRG e ACC di Tortona		2027 fase 2030 co.
Nuove fermate SFM Torino: Torino Dora e Torino Crocetta		2027 To. Dora 2029 Crocetta
PRG e ACC di Torino Orbassano (fase 1), nuova fermata di Orbassano Ospedale S. Luigi		2027
ACC e PRG di Torino Orbassano Fascio Sud		2027
Nodo di Novara fase 1		2028 fase oltre 2030 co.
Nuovo collegamento Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa		2029
Potenziamento della tratta Avigliana - Bussoleno		2030 fase oltre 2030 co.

Upgrade tecnologico nodo di Torino

PNRR
Misura 1.10

- **2027** *fase 1*
- **2028** *fase 2*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P080 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino

Descrizione del progetto

Il progetto consiste nell'upgrading tecnologico delle tratte del passante metropolitano di Torino.
È prevista la realizzazione di un nuovo sistema di distanziamento a 4 minuti nel tratto da Torino Porta Susa a Torino Rebaudengo Fossata (fase 1), che consentirà un aumento della capacità fino a 12 treni/h per direzione, ed il completo rifacimento del sistema attuale di distanziamento nelle restanti tratte.

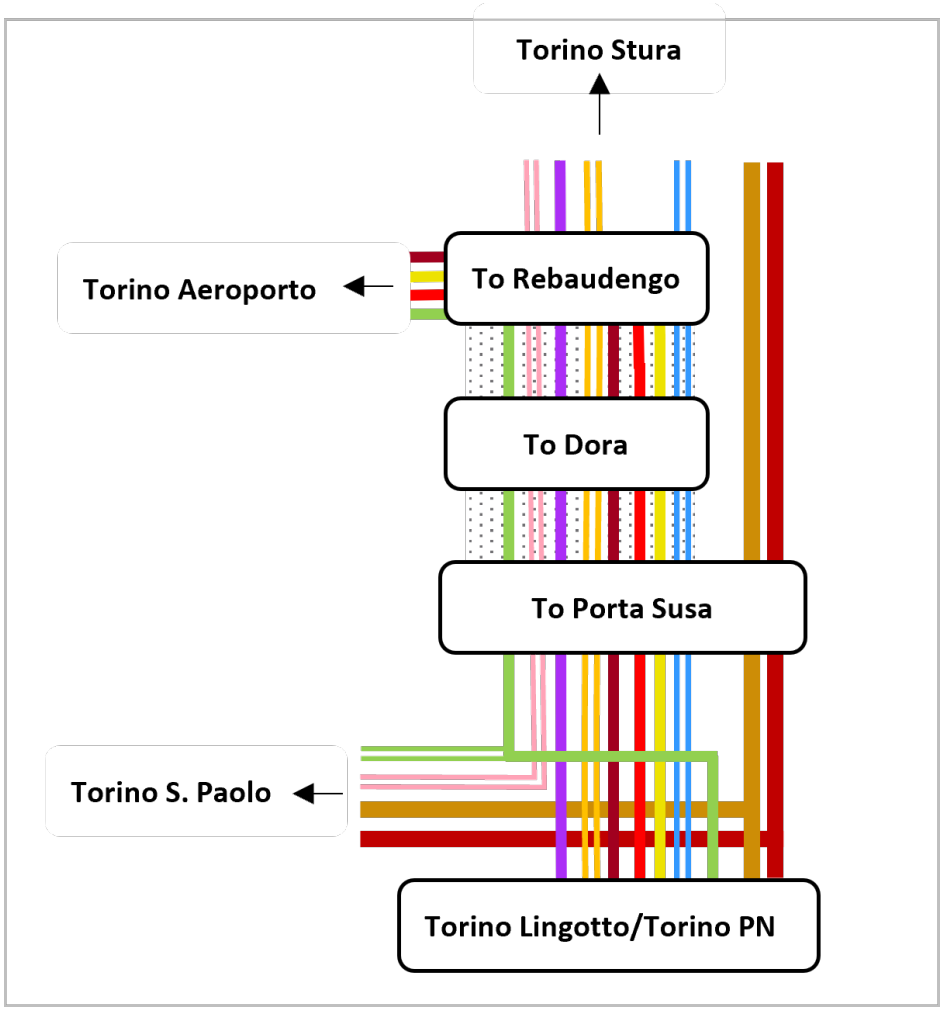
Contestualmente è prevista la realizzazione di nuovi apparati di comando negli impianti di Torino Porta Susa (fase1) e Torino Stura (fase 2), per la gestione centralizzata della circolazione dal Posto centrale di Torino Lingotto. Il nuovo sistema di distanziamento nella tratta Torino Porta Susa - Torino Rebaudengo Fossata permetterà l'incremento del traffico previsto da Regione Piemonte verso l'aeroporto torinese Sandro Pertini.

Gli interventi previsti consentiranno un incremento dei servizi nel nodo di Torino e il miglioramento della qualità delle relazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano in termini di regolarità.

Benefici commerciali

CAPACITÀ	Miglioramento della qualità delle relazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano in termini di regolarità
REGOLARITÀ	Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 12 treni/h per direzione

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	SFM1 Pont/Rivarolo - Chieri	2 treni/h	2 treni/h
	SFM2 Pinerolo - Chivasso	1 treno/h + rinforzi	2 treni/h
	SFM3 Bardonecchia (Modane)/Susa -To Aeroporto/To PN	2 treni/h attestati a TO Porta Nuova	1 treno/h attestata a TO Porta Nuova 1 treno/h attestata a TO Aeroporto
	SFM4 Germagnano - Alba	1 treno/h	1 treno/h
	SFM5 To Stura - To Orbassano S. Luigi	Non presente	2 treni/h
	SFM6 To Aeroporto - Asti	1 treno/h	1 treno/h
	SFM7 Germagnano/Ceres – Fossano	1 treno/h attestato a Ciriè	1 treno/h
	SFM8 Chivasso – Moncalieri	Non presente	1 treno/h

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Da/verso Torino Orbassano e Torino Lingotto	15 treni/g	18 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Milano - Torino	3 treni/h	3 treni/h
	Modane – Milano	Non cadenzata	1 treno/h

PROGETTI CORRELATI:
Il modello di esercizio fa riferimento ad uno scenario che prevede l'attivazione anche dei seguenti progetti:
- Collegamento diretto TO Porta Susa – TO Porta Nuova

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

ACC e PRG di Chivasso

PNRR
Misura 1.10

• **2027**

Rif. CdP-I: P222 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Descrizione del progetto

L'intervento consiste nel potenziamento infrastrutturale della stazione di Chivasso che consentirà il miglioramento del trasporto ferroviario da/per le linee afferenti all'impianto con conseguenti benefici per la regolarità per tutte le tipologie di trasporto merci e passeggeri.

È previsto il completo rinnovo tecnologico dell'apparato, con la realizzazione di un nuovo ACC e interventi di PRG volti al miglioramento delle potenzialità di impianto, mediante una nuova precedenza decentrata a modulo 750 metri lato Torino e nuovi itinerari di stazione.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

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

PRESTAZIONI

Adeguamento a modulo 750 metri per treni merci

Completamento fermate nodo di Torino (Torino San Paolo, Torino Lesna, Buttigliera Alta - Ferriera)

- **2027** *fase 1*
- **2028** *fase 2*
- **2029** *fase 3*

Rif. CdP-I: P216 - Completamento fermate SFM Torino

Descrizione del progetto

L'intervento consiste nella realizzazione delle nuove fermate di Torino Lesna e di Buttigliera Alta - Ferriera, rispettivamente sul tratto di linea Torino Orbassano - To S. Paolo (a servizio della nuova linea SFM5 Orbassano Ospedale S. Luigi - Torino Stura) e sulla linea Torino-Modane a servizio della relazione SFM3. Il progetto include anche la realizzazione della fermata di Torino San Paolo a servizio di entrambe le relazioni (SFM 3 e SFM 5).

Nella prima fase sarà realizzata la fermata di Torino Lesna, dotata di un nuovo fabbricato a ponte soprastante i binari e di due marciapiedi a standard STI PRM ad altezza pari a 55 cm, con collegamento alla limitrofa Borgata Lesna.

La nuova fermata di Buttigliera Alta - Ferriera, nella tratta Avigliana - Torino, sarà costituita da un nuovo fabbricato viaggiatori, con relativo parcheggio di interscambio, due banchine ferroviarie a standard STI PRM con altezza di 55 cm e con relativi sottopassi ed ascensori; è previsto inoltre un nuovo sottovia stradale e la riqualificazione del sottovia esistente trasformato in ciclopedonale (fase 2).

La stazione di Torino San Paolo sarà costituita, per l'asservimento alla relazione SFM5 (fase 2), da una banchina a isola a standard STI PRM con altezza pari a 55 cm di lunghezza pari a 250 metri e da una passerella pedonale metallica soprelevata in affiancamento all'esistente cavalca-ferrovia di C.so Trapani/C.so Siracusa.

Successivamente, si procederà alla realizzazione dei marciapiedi anche sulla linea Torino - Modane nella stazione di Torino S. Paolo, così da permettere l'interscambio con la relazione SFM 3 (fase 3).

Benefici commerciali

 ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Nuove fermate a servizio delle relazioni SFM
 ACCESSIBILITÀ PRM	Le fermate in oggetto saranno asservite da marciapiedi di altezza 55 cm secondo gli standard PRM
 GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE	Realizzazione nuovi marciapiedi e spazi di stazione a servizio dei viaggiatori

Nuove fermate SFM Torino: Torino Dora e Torino Crocetta

- **2027** *To. Dora*
- **2029** *Crocetta*

Rif. CdP-I: P216 - Completamento fermate SFM Torino

Descrizione del progetto
Nell'ambito degli interventi di potenziamento infrastrutturale del nodo ferroviario di Torino è previsto il completamento, funzionale e architettonico, delle fermate SFM Torino Dora e Torino Crocetta, rispettivamente ubicate in prossimità di Piazza Baldissera e nella zona Crocetta (corso Pascoli/ Galileo Ferraris) di Torino.

La fermata Torino Dora si colloca tra le stazioni di Torino Porta Susa e Torino Rebaudengo Fossata.

La fermata Torino Crocetta è compresa nel tratto di linea Torino Lingotto-Torino Porta Susa, inclusa tra le progressive chilometriche 3+033 e 3+283 e costituirebbe un nuovo polo di interscambio con la futura linea metropolitana M2, oltre che con i trasporti pubblici in superficie.

Le fermate in oggetto saranno asservite da marciapiedi a standard metropolitano e STI PRM (lunghezza 250 metri e altezza 55 centimetri).

Benefici commerciali

ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Collegamento con il trasporto cittadino di ampie aree a forte urbanizzazione, col tessuto urbano e con i servizi in esso presenti
ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Riqualificazione e valorizzazione di ampie aree grazie all'avvicinamento e alla ricucitura del nodo metropolitano. Incremento della capillarità e accessibilità al servizio ferroviario e sfruttamento sinergia ferro/gomma
ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Nuove fermate per le relazioni SFM
ACCESSIBILITÀ PRM	Le fermate in oggetto saranno asservite da marciapiedi di altezza 55 cm secondo gli standard PRM

PRG e ACC di Torino Orbassano (fase 1), nuova fermata di Orbassano Ospedale S. Luigi

• 2027

Rif. CdP-I: P216 - Completamento fermate SFM Torino
Rif. CdP-I: 0241 - Scalo Torino Orbassano

Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione dei nuovi binari a servizio della relazione metropolitana SFM5 San Luigi-Torino Stura e la fermata di Orbassano Ospedale S. Luigi, a servizio del vicino Ospedale.

La nuova linea del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) si svilupperà all'interno dell'impianto di Torino Orbassano, con attestamento dei servizi metropolitani presso la nuova fermata, che sarà dotata di una banchina a isola di lunghezza standard pari a 250 metri ed altezza di 55 cm, con annesso sottopasso pedonale e relativi corpi scale/ascensori.

Inoltre, saranno realizzati il nuovo fabbricato viaggiatori ed un parcheggio di interscambio e verrà adeguato il sottovia stradale della Strada Provinciale n.174.

L'intervento si accompagna all'upgrading tecnologico e infrastrutturale dell'impianto di Orbassano, inserito in altro progetto di investimento, che consiste nella realizzazione di un nuovo ACC, propedeutico all'attivazione della fermata stessa, e nelle modifiche al piano del ferro di Torino Orbassano Fascio Sud con riordino e rifunzionalizzazione dei binari di scalo. Verrà ripristinato il pre-esistente collegamento tra Orbassano Fascio Arrivi e Orbassano Fascio Sud, con realizzazione di un sistema di distanziamento banalizzato.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Nuova fermata a servizio SFM con attivazione nuova relazione SFM5



ACCESSIBILITÀ PRM

La nuova fermata di Orbassano Ospedale S. Luigi sarà dotata di un marciapiede di altezza 55 cm con percorsi tattili, asservito da sottopasso pedonale dotato di ascensori, secondo gli standard PRM.



REGOLARITÀ

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



CAPACITÀ

Nuovi binari per l'attestamento della nuova relazione SFM5

Nuovo collegamento Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa • 2029

Rif. CdP-I: P217 - Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova-Porta Susa

Descrizione del progetto

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario di circa 4,5 km (di cui circa 3 km in galleria artificiale a singola canna a doppio binario), costituente il proseguimento in corretto tracciato della Linea Storica dai binari 1 e 2 di Torino Porta Susa verso Torino Porta Nuova, con percorso indipendente dal bivio Crocetta e dal Quadrivio Zappata.

Per gran parte dello sviluppo in galleria la sede della nuova linea è già stata realizzata in occasione dei lavori del Progetto Passante Porta Susa-Lingotto, alla quale risulta sovrapposta ed in affiancamento.

Per l'ingresso entro la stazione di Torino Porta Nuova, sono da realizzare le opere di prolungamento della galleria artificiale nella zona di Largo Turati per circa 120 metri e l'ingresso in stazione in corrispondenza dell'attuale Squadra Rialzo, nonché tutto l'attrezzaggio ferroviario (armamento, TE, IS, TLC) dell'intero tratto di linea con le necessarie modifiche negli impianti di Torino Porta Susa e Torino Porta Nuova.

Attualmente Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa sono collegate tra loro con un tratto di linea a doppio binario elettrificata, di circa 5 km, lungo il quale si trovano le località di Quadrivio Zappata e di Bivio Crocetta.

L'intervento consente la separazione dei flussi di traffico mediante la realizzazione del nuovo collegamento destinato ai servizi Torino-Milano, dedicando l'attuale infrastruttura ai servizi da/per Modane. Il nuovo collegamento diretto tra Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa avrà caratteristiche prestazionali che assicurano la categoria di peso assiale D4 e velocità di tracciato a 100 km/h.

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Incremento di capacità, con conseguente possibilità di introduzione di nuovi servizi SFM grazie all'eliminazione dell'interferenza tra relazioni suburbane e merci dirette ad Orbassano/Modane con quelle a lunga percorrenza Torino - Milano e del traffico regionale Torino-Milano/Aosta



REGOLARITÀ

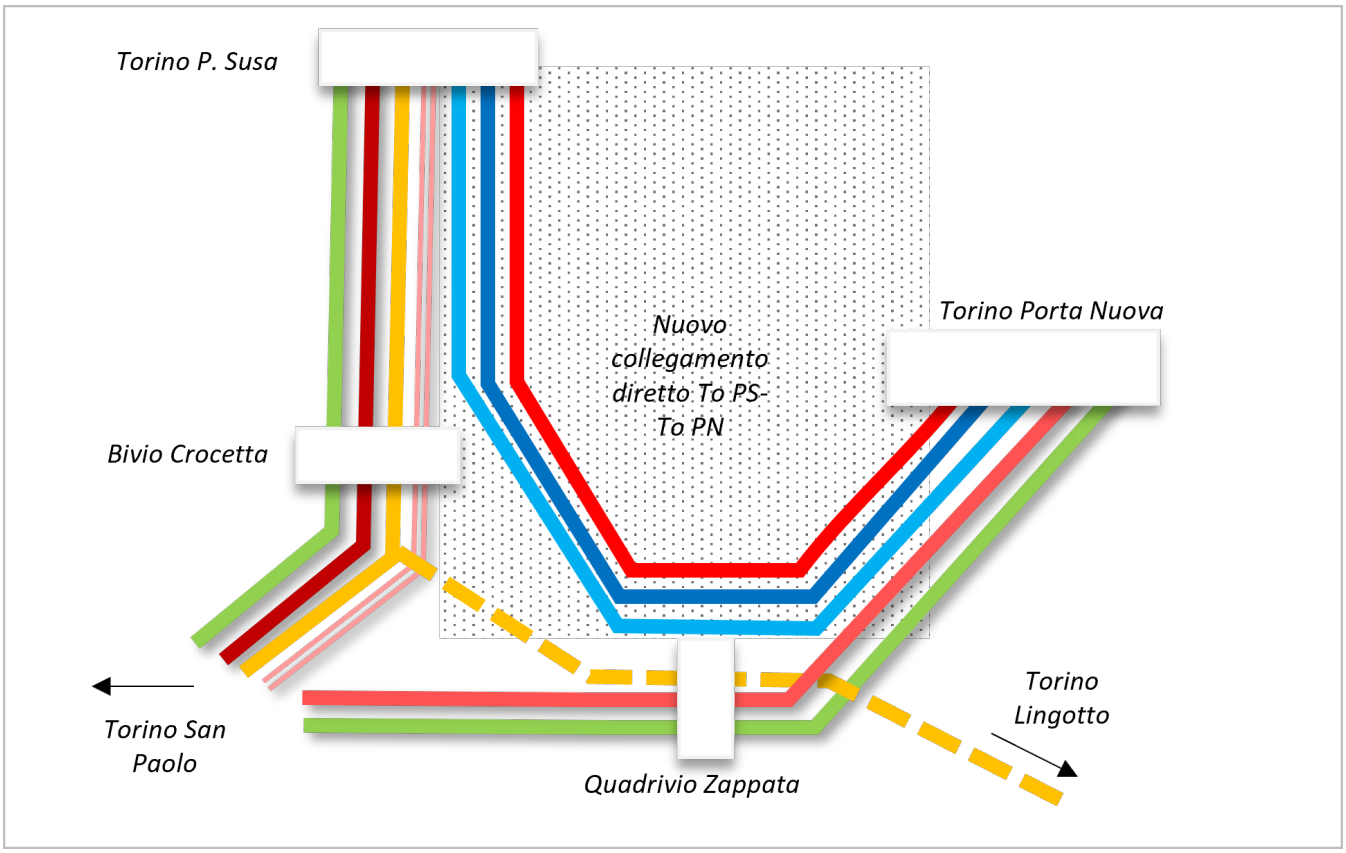
La specializzazione della nuova tratta consentirà una riduzione dei tempi di percorrenza tra i due impianti a beneficio della regolarità dei servizi interessati

I principali numeri del progetto

4 km	Lunghezza linea
100 km/h	Velocità massima
10‰	Pendenza massima linea
3 Kv cc	Elettrificazione
D4	Peso assiale

Nuovo collegamento Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	SFM3 Bardonecchia (Modane)/Susa -To Aeroporto/To PN	2 treni/h attestati a To Porta Nuova	1 treno/h attestata a To Porta Nuova 1 treno/h attestata a To Aeroporto
	Milano – Torino	1 treno/h + rinforzi	1 treno/h + rinforzi
	Aosta – Torino	1 treno/h	1 treno/h
	SFM 5 To Orbassano S. Luigi – To Stura	Non presente	2 treni/h

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Da/verso Torino Orbassano e Torino Lingotto	15 treni/g	18 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Milano - Torino	3 treni/h	3 treni/h
	Modane – Milano	2 treni/g	1 treno/h
	Modane – Torino	Non presente	1 treno/h

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

- Upgrading tecnologico Nodo di Torino

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

Velocizzazione linea Torino - Genova

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

Rif. CdP-I: P131 - Velocizzazione linea Torino - Genova

Descrizione del progetto
Il collegamento diretto Torino-Genova utilizza la linea ferroviaria tra le località di Genova Piazza Principe, Novi Ligure, Alessandria, Torino Lingotto e Torino Porta Nuova.
Il tracciato si sviluppa con una lunghezza totale di 159 km.

Gli interventi tecnologici della fase 1, finalizzati alla velocizzazione della linea Torino - Genova, si concentrano sulla tratta Torino Lingotto-Novi Ligure e riguardano:

- la realizzazione di un nuovo sistema di comando e controllo ACC-M/SCC-M nelle tratte tra Trofarello e Alessandria, con contestuale upgrading tecnologico degli impianti e delle tratte di linea afferenti nonché modifiche infrastrutturali per l'adeguamento al modulo 750 metri della tratta;
- la predisposizione su tutto l'itinerario di un sistema di distanziamento idoneo per la gestione della velocità di linea fino a 200 km/h;
- il rinnovamento tecnologico necessario per la velocizzazione è propedeutico all'installazione dell'ERTMS/ETCS L2 sull'intera tratta.

Gli interventi della fase 2 riguardano l'adeguamento di alcune tratte al diverso profilo di velocità consentito dall'innovativo sistema di distanziamento, con contestuale eventuale rinforzo e/o sostituzione delle opere d'arte interessate e riconfigurazione dei sistemi di controllo per la gestione delle nuove velocità modificate.

* Da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP

Benefici commerciali Fase



REGOLARITÀ

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



PRESTAZIONI

Adeguamento modulo di linea 750 metri

Benefici commerciali a completamento del progetto



VELOCITÀ

Al completamento di tutti gli interventi programmati sull'itinerario si avrà la riduzione del tempo di percorrenza a 1 h dei servizi Genova - Torino

Potenziamento tecnologico Torino - Padova

PNRR
Misura 1.10

• 2027

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P222 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti

Descrizione del progetto

Il potenziamento tecnologico della direttrice Torino - Milano - Verona - Padova rappresenta un investimento di rete prioritario per la strategicità delle relazioni che interessa (Corridoio europeo Mediterraneo) e per i benefici che apporta in termini di produttività e di qualità del servizio. Il progetto prevede la realizzazione del sistema ACC-M/SCC-M per l'upgrading tecnologico degli impianti di linea, con la rimodulazione del sistema di distanziamento, e di stazione, con i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni.
Contestualmente é previsto l'accentramento della gestione della circolazione nei Posti Centrali di giurisdizione.

Gli interventi in corso riguardano la realizzazione del nuovo PP-ACC di Chivasso, con inglobamento dell'attuale Bivio Castelrosso nella giurisdizione del nuovo apparato, e il rinnovo della tratta di blocco Settimo T. - Chivasso, che permetterà un distanziamento fra treni al seguito di 4 minuti.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

Miglioramento della regolarità della circolazione ferroviaria grazie alla riduzione delle casistiche di guasto

Terzo Valico dei Giovi

PNRR
Misura 1.2

• 2028

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P234 – Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi

Descrizione del progetto

Il progetto del Terzo Valico dei Giovi prevede la realizzazione di 53 km di nuova linea (oltre le interconnessioni), di cui 37 km in galleria. Un elemento principale è la nuova galleria di Valico a doppia canna per un estesa totale di 27 km, con by-pass ogni 500 metri e quattro finestre di accesso intermedio.

È prevista un'interconnessione a Novi Ligure per i collegamenti verso Torino/Francia e una interconnessione in prossimità dello sbocco sud denominata Principe-Porti per il collegamento diretto della linea con la bretella di Pra'. Tra la galleria di Valico e la galleria Serravalle è prevista la realizzazione del nuovo PM Libarna, con binario di modulo pari a 750 metri.

Il progetto prevede inoltre la messa a PRG dell'impianto di Rivalta Scrivia, con la realizzazione di un nuovo binario di precedenza a servizio della linea di modulo pari a 750 metri e quattro nuovi binari a servizio degli impianti raccordati di modulo pari a 750 metri (già completato).
La nuova linea ha una duplice valenza merci e passeggeri. Per il traffico merci consentirà di ridurre la pendenza fino ai valori standard, permetterà il trasporto dei semirimorchi e dell'autostrada viaggiante nonché treni lunghi fino a 750 metri. Per il traffico viaggiatori permetterà una riduzione del tempo di viaggio tra Torino/Milano e Genova grazie ad una velocità massima fino a 250 km/h.
La linea sarà alimentata a 3 kV c.c., sarà attrezzata con ERTMS/ETCS L2, e rispetterà gli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma P/C80.

Benefici commerciali

VELOCITÀ

Riduzione tempi di percorrenza: Genova-Milano in circa 1h e Genova - Torino in circa 1h, al completamento di tutti gli interventi programmati sugli itinerari

REGOLARITÀ

Miglioramento della gestione della circolazione con la realizzazione delle nuove tecnologie e piena interoperabilità grazie all'adozione di ERTMS L2

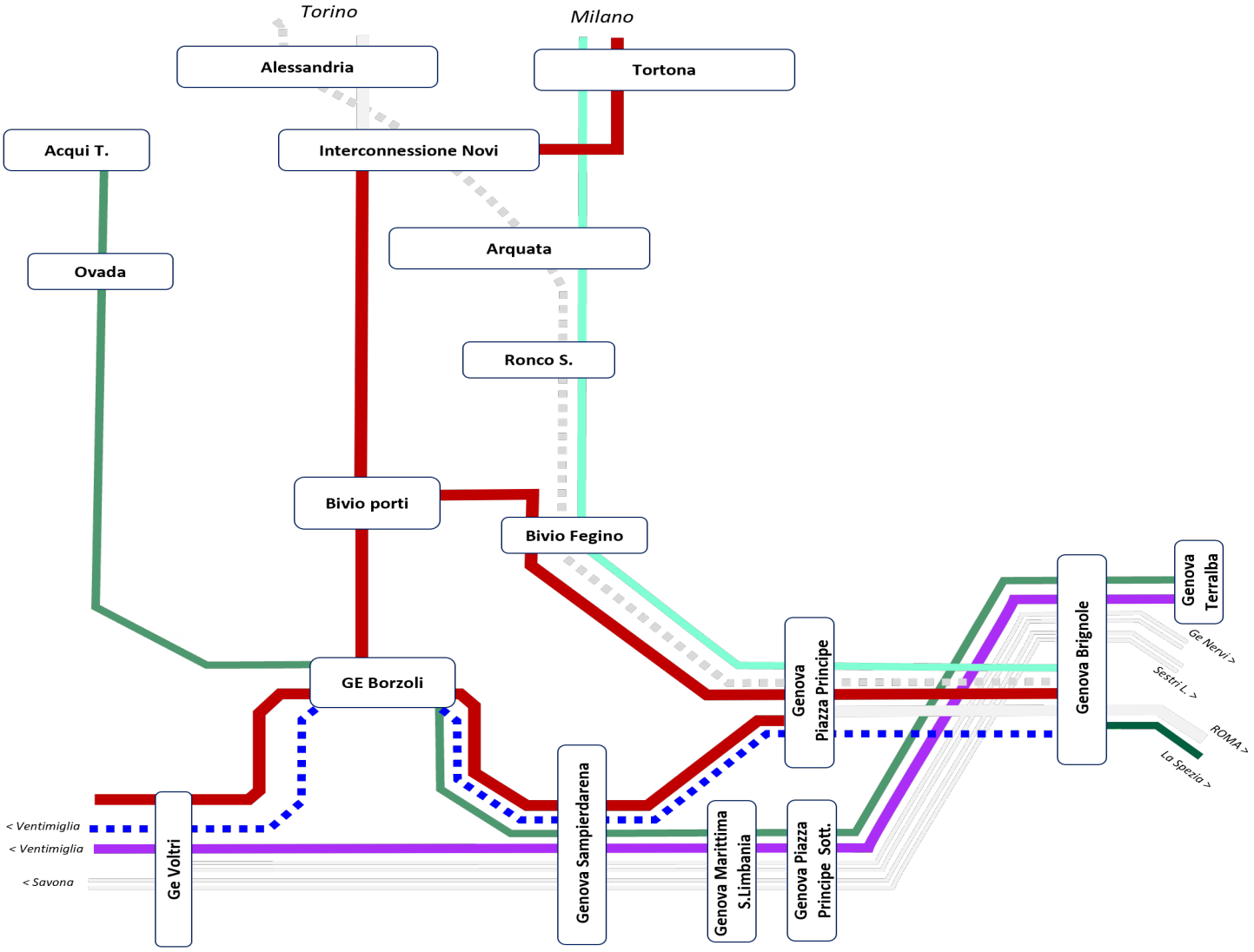
PRESTAZIONI

Adeguamento dei collegamenti tra il sistema portuale di Genova e la pianura padana alle Specifiche Tecniche per l'Interoperabilità (STI): la nuova linea dei Giovi, congiuntamente agli interventi programmati sull'itinerario, consentirà l'eliminazione dei vincoli della pendenza e il transito di treni merci di lunghezza fino a 740 metri, in grado di trasportare container high-cube e semirimorchi (codifica traffico combinato P/C80) senza limitazioni di peso assiale (codifica D4)

53 km	Lunghezza linea
37 km	Sviluppo in galleria
13 km	Lunghezza interconnessioni
12,5‰	Pendenza massima linea
12,5‰	Pendenza massima interconnessioni
200-250 km/h	Velocità massima
100-160 km/h	Velocità massima interconnessioni
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
GABARIT C PMO5 interoperabile	Sagoma limite
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

Modello di esercizio TPL e Lungo Percorso



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
▬	Acqui Terme – GE Brignole	1 treno/h	1 treno/h istradato via sotterranea
▬	Ventimiglia – GE Brignole	1 treno/h da Ventimiglia a Savona	1 treno/h
▬	Genova Brignole – Ventimiglia	1 treno/2h	1 treno/2h istradato via superficie
▬	Genova – Milano	1 treno/2h	1 treno/h
▬	Genova – La Spezia	1 treno/2h	1 treno/h

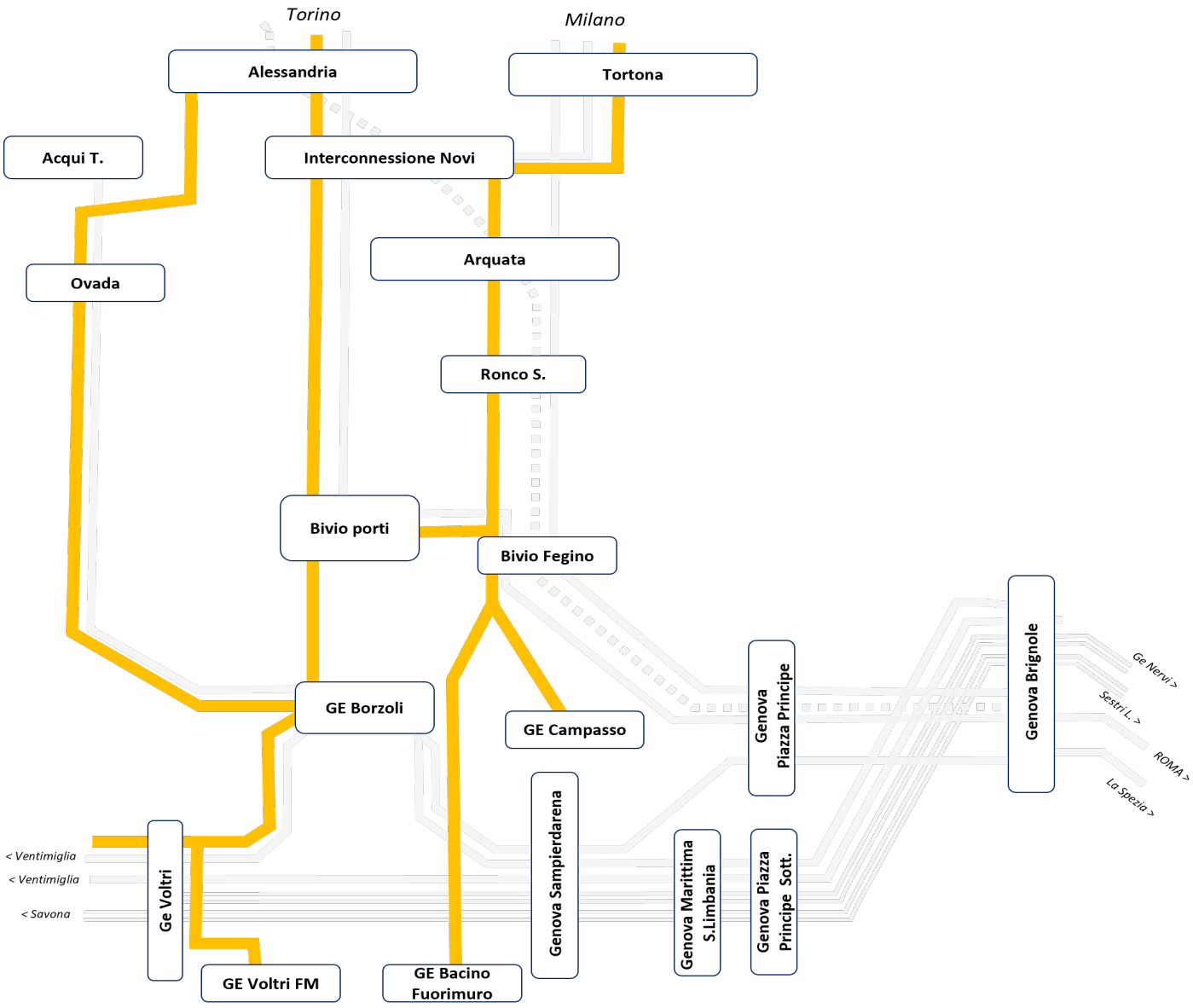
RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Genova – Milano	1 treno/h via storica	2 treni/h
Genova – Torino	5 treni/g	8 treni/g
Genova – La Spezia (Roma)	1 treno/h	1 treno/h
Genova - Ventimiglia	1 treno/2h	1 treno/2h
Ventimiglia – Milano	6 treni/g	8 treni/g

PROGETTI CORRELATI:

- Il modello di esercizio fa riferimento ad uno scenario che prevede l'attivazione dei seguenti progetti:
  - Quadruplicamento Milano Rogoredo – Pavia.

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

Modello di esercizio Merci



RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
Porti di Genova – Terminali nazionali / valichi del nord	38 treni/g	70 treni/g

PROGETTI CORRELATI:

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

- Quadruplicamento Milano Rogoredo – Pavia.
- Nuovi scali di Campasso e Bacino Fuorimuro.
- Potenziamento dei collegamenti con gli scali di Genova Voltri e Vado Ligure Z.I.

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

Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta

PNRR
Misura 1.10

• 2026

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P123 - Elettrificazione Ivrea-Aosta e adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta

Descrizione del progetto

La linea Chivasso - Ivrea - Aosta rappresenta l'unica linea di collegamento della Valle d'Aosta alla rete ferroviaria nazionale. Il progetto prevede interventi infrastrutturali lungo l'intera linea per l'ottimizzazioni degli incroci ed il contestuale miglioramento dell'accessibilità in stazione.

Nel dettaglio, i benefici attesi saranno raggiunti tramite:

- l'efficientamento degli incroci nelle stazioni di Montanaro, Strambino, Hône-Bard e Nus: vi è l'obiettivo di ottimizzare la gestione dei treni incrocianti attraverso la realizzazione di sottopassi/sovrappassi, la velocizzazione di deviate e l'ammissione di movimenti contemporanei all'interno della medesima località;
- la velocizzazione in linea: per l'ammissione del rango C sull'intera linea Chivasso-Aosta, è previsto lo studio delle opere d'arte (circa 500 opere minori e 200 opere con luce maggiore di 3 m), per l'individuazione degli interventi necessari;
- l'installazione del Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT): è previsto l'upgrading del sistema di controllo della marcia del treno sulla tratta Aosta-Ivrea con sostituzione dell'attuale Sistema di Supporto alla Condotta (SSC). L'intervento risulterà coerente con l'elettrificazione della medesima tratta.

Nelle stazioni di Montanaro, Strambino, Hône-Bard e Nus sono previsti inoltre l'innalzamento dei marciapiedi ad h55 ed il raggiungimento della completa accessibilità per le persone a ridotta mobilità.

Benefici commerciali



REGOLARITÀ

Per i treni regionali: recupero medio di 1,5 minuti per i treni incrocianti nelle località oggetto dell'intervento

Quadruplicamento Tortona - Voghera opere prioritarie: PRG e ACC di Tortona

PNRR
Misura 1.10

- **2027** *fase*
- **2030** *completamento*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: 0286A - Quadruplicamento Tortona - Voghera - opere prioritarie

Descrizione del progetto

La stazione di Tortona si trova alla confluenza di due principali itinerari Milano - Genova e Torino - Alessandria Piacenza. L'intervento prevede:

- la realizzazione di un nuovo ACC nella stazione di Tortona che a regime sarà gestito dal Posto Centrale di Milano G.P.;
- il rinnovo del sistema di distanziamento nella tratta Tortona-Voghera;
- interventi e modifiche dell'infrastruttura che consentano la connessione al Terzo Valico.

L'intervento è propedeutico all'installazione dell'ERTMS/ETCS L2 sovrapposto sull'itinerario Milano - Genova.

In una successiva fase sono previsti interventi di PRG nella stazione di Tortona per consentire in radice lato Genova/Alessandria la separazione dei flussi con collegamento in corretto tracciato della nuova linea Terzo Valico dei Giovi con la linea Milano-Tortona.
Inoltre sarà realizzata una nuova precedenza a modulo 750 metri e saranno velocizzati i principali itinerari deviati.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ	Per tutte le tipologie di servizio, riduzione dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità dell'apparato che gestisce la circolazione. Riduzione delle principali interferenze in impianto
PRESTAZIONI	Adeguamento prestazionale a modulo 750 metri

Nodo di Novara fase 1

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

Rif. CdP-I: 0223A - Nodo di Novara fase 1
CdP-I: P221 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti

Descrizione del progetto
Il progetto prevede interventi infrastrutturali e tecnologici volti al potenziamento del Nodo di Novara e propedeutici alla gestione dell'aumento di traffico merci previsto per il corridoio TEN-T Mare del Nord-Reno-Mediterraneo.

In una prima fase con apparato centrale invariato, saranno adeguati tre binari a modulo 750 m e sarà incrementata la capacità dei binari XI, XII e XIII del Fascio Scalo, insieme ad una rifunzionalizzazione della radice lato fascio Isonzo.

In una seconda fase sono previsti i seguenti interventi:

- la realizzazione di una bretella per l'accesso all'impianto merci di Novara Boschetto da nord sulla tratta Vignale - Novara, bypassando la stazione di Novara C.le, caratterizzata da un bivio a raso in prossimità della radice sud dell'impianto di Vignale, sfruttando parzialmente l'attuale sedime del binario pari di interconnessione "Novara Ovest" con la linea AV/AC Torino - Milano;
- le modifiche di PRG dell'impianto di Vignale, con la realizzazione di un binario di incrocio a modulo 750 metri per la linea Domodossola - Novara via Borgomanero;
- le modifiche di PRG dell'impianto di Novara Boschetto e l'adeguamento tecnologico dell'apparato, con la realizzazione di un nuovo ACC.

Gli interventi tecnologici saranno propedeutici all'attrezzaggio con tecnologia ERTMS. L'impianto sarà adeguato a modulo 750 metri per la gestione degli A/P delle relazioni merci con origine/destino ai raccordi allacciati.

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

Benefici commerciali

REGOLARITÀ	Riduzione dei minuti di ritardo derivanti da conflitti di circolazione
PRESTAZIONI	Adeguamento a modulo 750 metri per i treni merci
CAPACITÀ	Aumento della capacità massima ammessa grazie alla realizzazione della nuova bretella

ACC e PRG di Torino Orbassano Fascio Sud

PNRR
Misura 1.10

• **2027**

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P175 - Scalo Torino Orbassano

Descrizione del progetto
Il progetto prevede le modifiche al Piano Regolatore Generale del Fascio Sud dell'impianto di Torino Orbassano, con realizzazione del nuovo ACC per la gestione della circolazione del piazzale.

L'intervento si inserisce nell'ambito del progetto di realizzazione della nuova relazione del Sistema Ferroviario Metropolitano denominata SFM5 (Orbassano Ospedale S. Luigi - Torino Stura), con l'attestamento dei servizi presso la nuova località di Orbassano Ospedale S. Luigi, che sarà gestita nell'ambito del nuovo apparato.

Nel dettaglio, gli interventi di PRG sono:

- il ripristino del pre-esistente collegamento tra TO Orbassano Fascio Arrivi e TO Orbassano Fascio Sud, con realizzazione di un nuovo sistema di distanziamento banalizzato;
- il riordino dello scalo esistente, prevedendo 9 binari destinati ad arrivo/partenza dei treni merci;
- la sistemazione dei collegamenti con i raccordi presenti in impianto.

Attraverso questo intervento sarà possibile la rifunzionalizzazione del Fascio Sud di TO Orbassano, con potenziamento dei collegamenti con i raccordi presenti, nonché una gestione più efficiente dei movimenti dei convogli merci in impianto.

Benefici commerciali

PRESTAZIONI	Nuovi binari per la gestione dei treni merci aventi origine/destino in impianto
REGOLARITÀ	Riduzione dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità dell'apparato che gestisce la circolazione
GESTIONE DEI ROTABILI	Potenziamento dei collegamenti con i raccordi presenti in impianto

Hub di Alessandria • 2029

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

Descrizione del progetto

Il progetto di rifunzionalizzazione dello scalo ferroviario di Alessandria Smistamento prevede, per fasi, la risistemazione del Piano Regolatore Generale d'impianto, l'upgrading tecnologico dell'apparato di stazione e la realizzazione di un nuovo terminal merci innovativo, con binari a modulo europeo di 750 metri.

Nella prima fase funzionale sono previsti i seguenti interventi infrastrutturali:

- la realizzazione di un nuovo ACC per la gestione di 6 binari di circolazione dell'attuale Fascio Arrivi, che avranno funzione di arrivo/partenza treni;
- la realizzazione della viabilità di emergenza per l'avvicinamento dei mezzi di soccorso a servizio dei binari di arrivo e partenza;
- le modifiche al piano del ferro del fascio di binari, volte all'interfacciamento tra il nuovo ACC e l'attuale ACEI di Alessandria Smistamento.

Successivamente sarà previsto l'adeguamento a modulo 750 metri di 3 dei suddetti binari di circolazione.

Le successive fasi funzionali, non finanziate, prevedono ulteriori interventi al piano del ferro per la rivisitazione del layout dei fasci merci dello scalo, la progressiva estensione dell'apparato di stazione ACC per la gestione della circolazione sulla quota parte di piazzale oggetto di modifiche e la realizzazione di un nuovo terminal merci dotato di 4 binari sotto gru, 2 aste di manovra a modulo 750 metri e 1 binario di circolazione locomotive.

Contestualmente agli interventi infrastrutturali agli impianti ferroviari, è previsto un progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree attigue allo scalo, con nuove funzionalità logistiche, e il potenziamento della viabilità di accesso e di collegamento stradale al terminal merci con un nuovo svincolo autostradale sull'A26 Genova - Gravellona Toce.

Il nuovo hub intermodale di Alessandria Smistamento sarà un riferimento nazionale ed internazionale per il traffico merci da e per i porti liguri e verso il nord Europa.

Benefici commerciali

CAPACITÀ	Rifunzionalizzazione degli attuali binari del Fascio Arrivi, con implementazione funzioni di partenza per i treni merci
PRESTAZIONI	Adeguamento dei binari allo standard europeo di modulo 750 metri per il traffico merci
GESTIONE DEI ROTABILI	Nuovi spazi per lo svincolo e la sosta/ricovero delle locomotive
INTERMODALITÀ	Efficientamento e rifunzionalizzazione dell'hub con funzionalità intermodale e retroportuale per i porti liguri, con prerogative di esclusività sui rilanci ferro-ferro dei traffici internazionali attraverso il Corridoio merci Mare del Nord-Reno - Mediterraneo

Potenziamento della tratta Avigliana - Bussoleno

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

Rif. CdP-I: P215 - Adeguamento linea storica Torino - Modane tratta Bussoleno - Avigliana

Descrizione del progetto

L'intervento prevede il potenziamento tecnologico e infrastrutturale della linea storica del valico del Frejus tra le stazioni di Bussoleno e Avigliana.

Gli interventi previsti in prima fase sono:

- il rinnovo tecnologico nella tratta Bussoleno-Avigliana con la realizzazione di un nuovo sistema di distanziamento a 4 minuti, realizzato mediante sistema ERTMS/ETCS L2;
- l'implementazione del sistema ACC-M /SCC-M per la gestione centralizzata della circolazione dal Posto Centrale di Torino Lingotto ed il rinnovo degli apparati di stazione.

Successivamente sono previsti:

- l'eliminazione dei passaggi a livello presenti sulla tratta;
- il potenziamento dei Sistemi di Trazione Elettrica;
- la realizzazione della nuova località di servizio di PM San Didero, funzionale alla gestione del raccordo industriale presente.

Il progetto sarà completato con la mitigazione acustica del traffico ferroviario e l'adeguamento prestazionale a modulo 750 metri della tratta con interventi nelle località di Condove e P.M. S. Didero mediante la realizzazione di nuovi binari di precedenza.

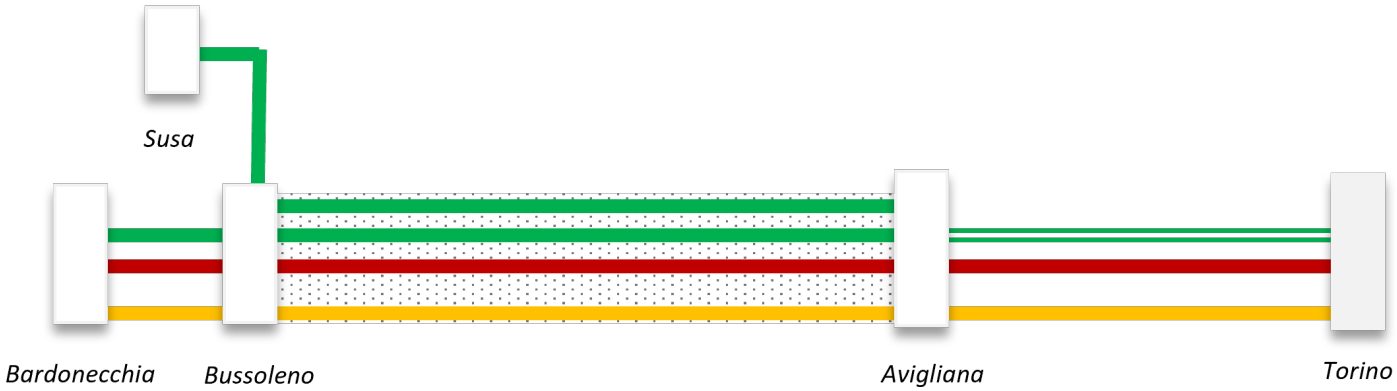
* Da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP-I.

Benefici commerciali

CAPACITÀ	Aumento della capacità teorica ammessa sulla tratta oggetto di interventi dagli attuali 10 treni/h a 12 treni/h per direzione
PRESTAZIONI	Adeguamento prestazionale sulla tratta oggetto di interventi a modulo 750 metri e sagoma P/C80-410
INTEGRAZIONE DELLA RETE	Interoperabilità mediante l'attivazione del sistema ERTMS/ETCS livello 2 stand-alone
REGOLARITÀ	Per tutte le tipologie di servizio riduzione dei ritardi connessi all'esistenza dei passaggi a livello o derivanti da indisponibilità dell'apparato che gestisce la circolazione

Potenziamento della tratta Avigliana - Bussoleno

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	SFM3 Bardonecchia (Modane)/Susa -To Aeroporto/To PN	2 treni/h attestati a To Porta Nuova	1 treno/h attestata a To Porta Nuova 1 treno/h attestata a To Aeroporto

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Modane – Milano	2 treni/g	1 treno/h
	Modane – Torino	Non presente	1 treno/h

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Modane – Torino Orbassano	18 treni/g	35 treni/g

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

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