IL PIANO COMMERCIALE

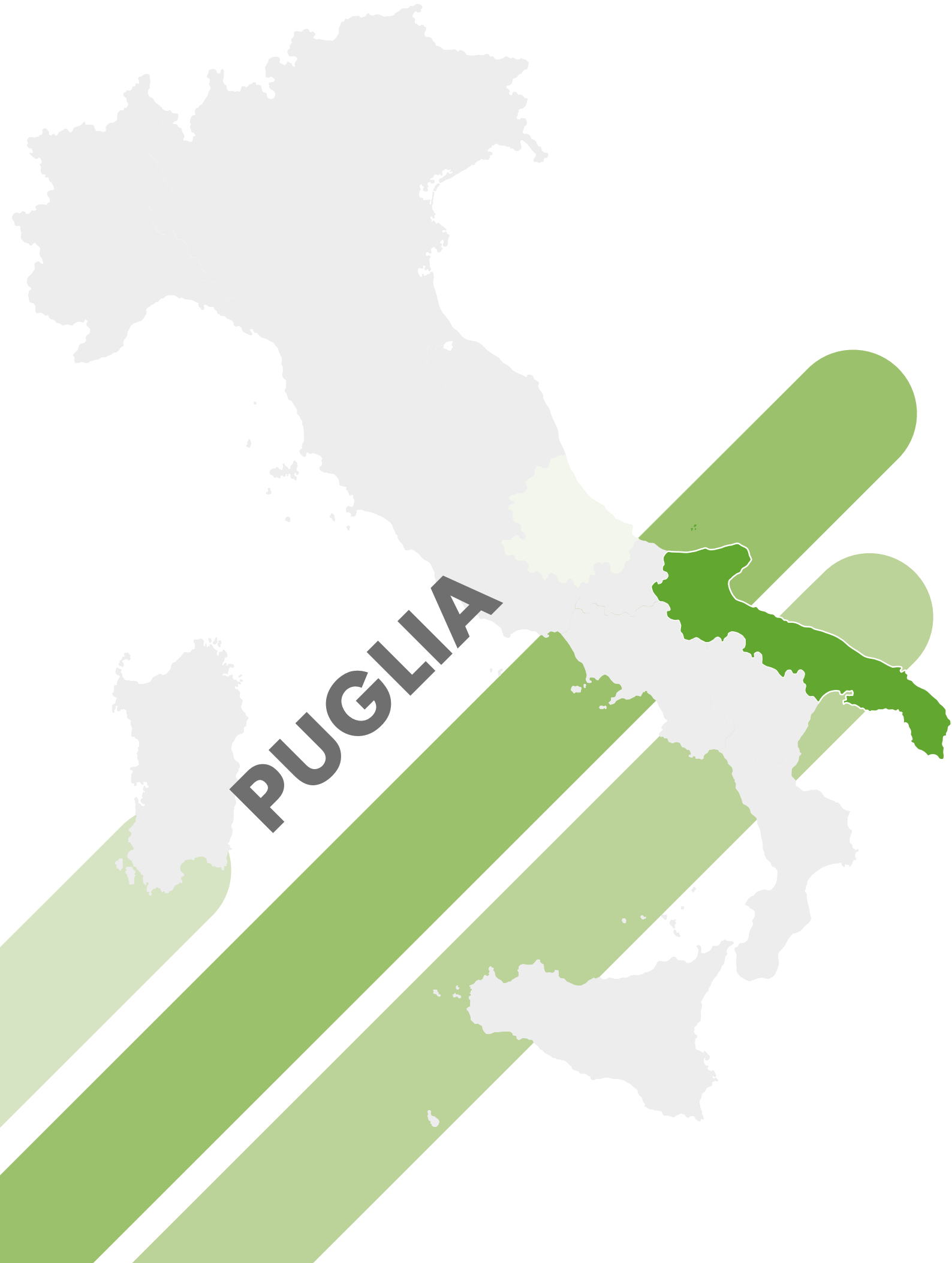
EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE PUGLIA



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE


PUGLIA

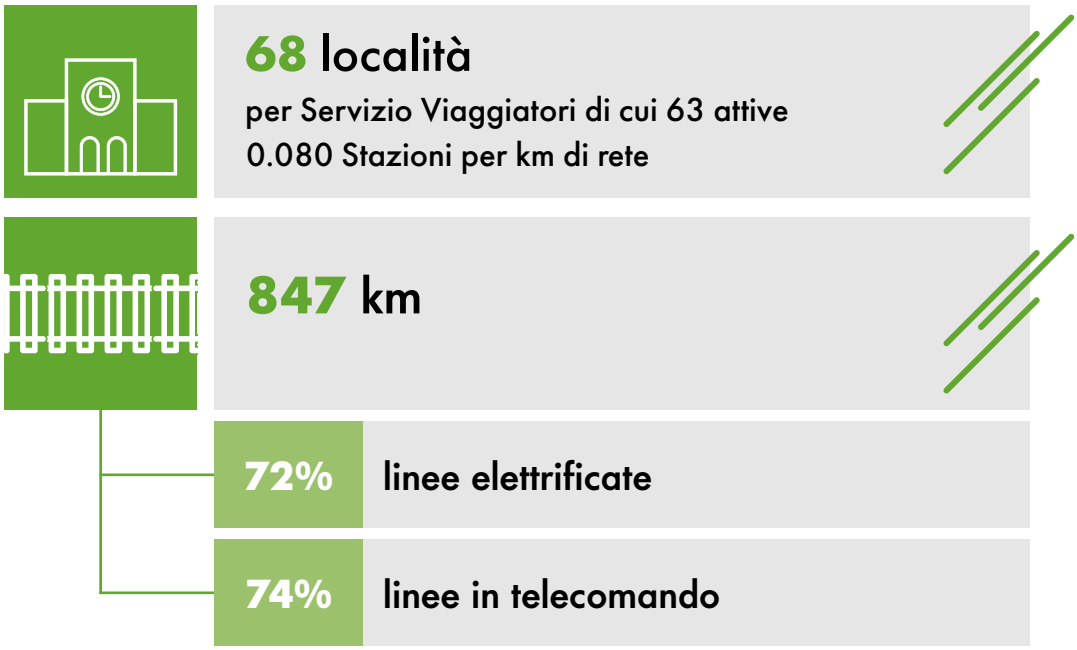
PUGLIA

Infrastruttura e tecnologie	4
I servizi: scenario attuale	6
I servizi: scenario di sviluppo	8
Azioni di Piano	9
Overview delle azioni 2026 - 2030	13
Azioni di Piano 2026 - 2030	15
Overview delle azioni oltre il 2030	37
Azioni di Piano oltre il 2030	38

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Puglia si estende per 19.345 km² e conta 4 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 258 Comuni distribuiti in 6 enti di area vasta di cui 5 Province e una città metropolitana, quella di Bari.

La Regione si posiziona al 10° posto per numero di enti locali, al 13° posto per superficie e al 14° posto in Italia per popolazione e densità.



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

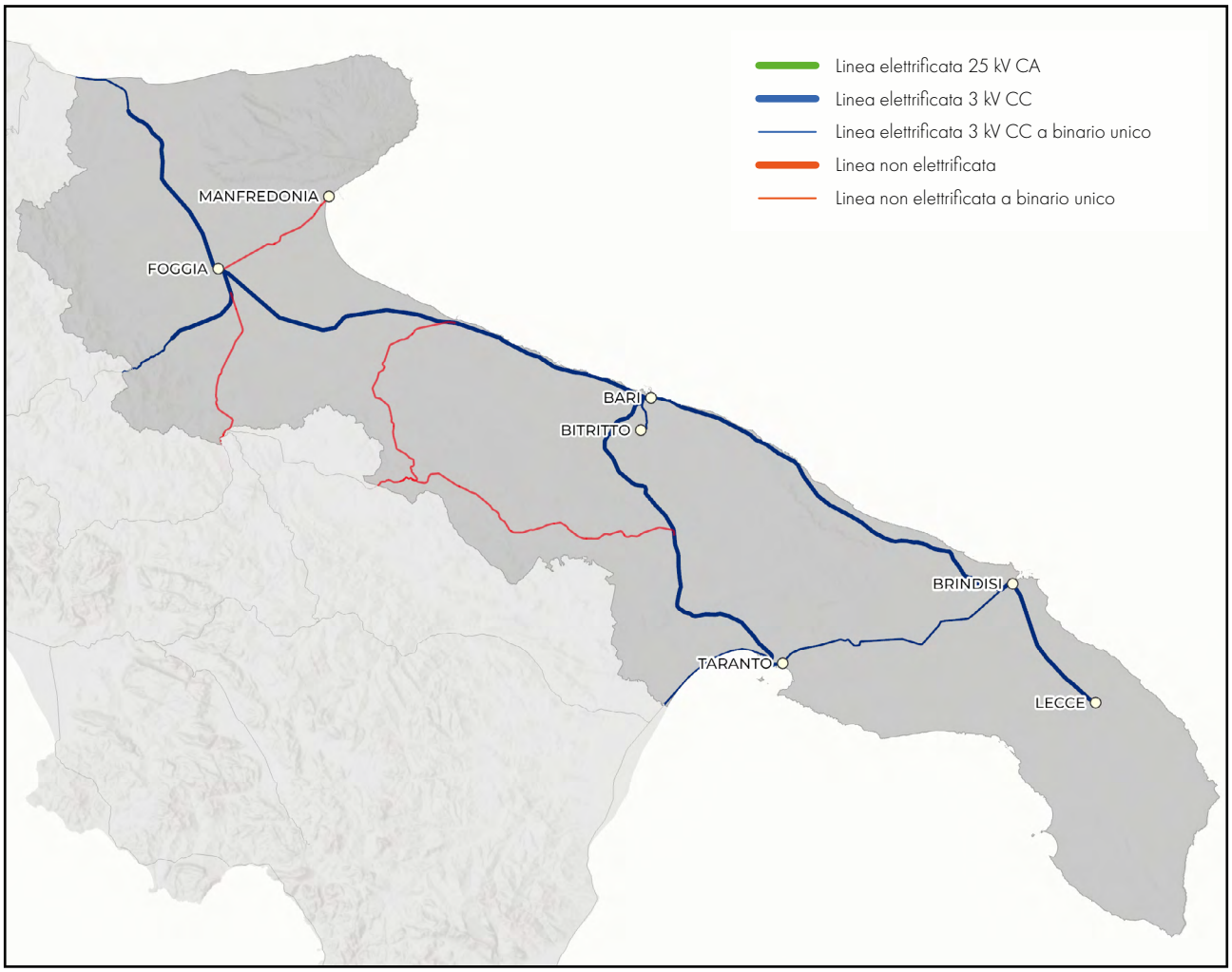
ALIMENTAZIONE

Linee elettrificate	612 km
› Linee a doppio binario	453 km
› Linee a semplice binario	159 km
Linee non elettrificate (diesel)	235 km

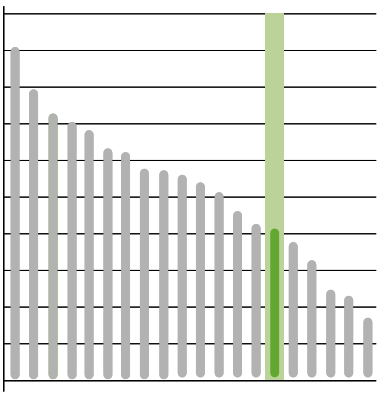
TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	631 km

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

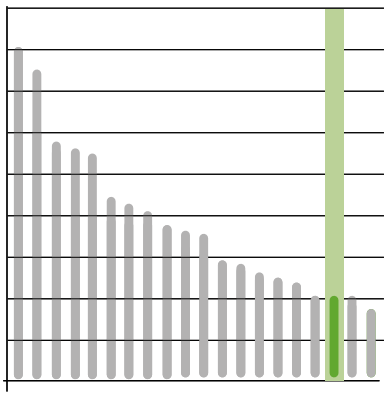


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



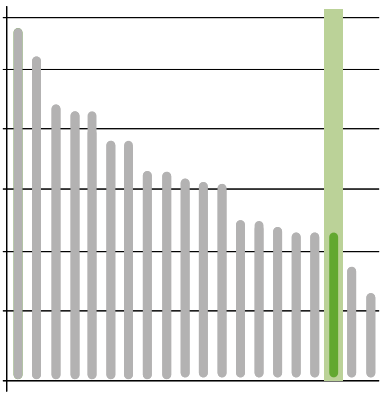
0,043 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



205,1 km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



5.787 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

Il sistema di trasporto ferroviario della Puglia presenta una sostanziale concentrazione dei servizi lungo la direttrice Adriatica con il capoluogo di Regione Bari come principale polo generatore di traffico. Intorno a Bari è individuata l'area suburbana che va da Barletta a Fasano, nella quale i centri abitati serviti direttamente da RFI hanno complessivamente una popolazione di quasi 1 milione di abitanti. L'altro polo generatore di traffico è Foggia, con servizi lungo la direttrice Adriatica, con la Basilicata, con i principali comuni della provincia e il Gargano.

Dal dicembre 2018 il sistema TPL della Puglia, nel suo asse principale, è stato oggetto di una rivisitazione di struttura volta a ottenere servizi cadenzati e integrazione ferro/ferro e ferro/gomma.

Sulla **direttrice Adriatica** si rilevano i servizi extraurbani veloci:

- Foggia - Bari (60' con rinforzi nelle ore di punta);
- Bari - Lecce (60' con rinforzi nelle ore di punta);

e i servizi suburbani capillari:

- Barletta - Fasano (60');

L'integrazione del TPL con servizi a mercato è garantita a Foggia, Barletta e Bari invece l'interscambio in adduzione/distribuzione con i servizi extraurbani veloci si realizza negli impianti di Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, Monopoli e Bari Torre a Mare.
A completamento dell'offerta sono presenti i servizi extraurbani Bari – Taranto e Taranto – Brindisi che presentano una distribuzione giornaliera non cadenzata e regolare, ma calibrata sulle specifiche esigenze della domanda.

Altri servizi nella Regione sono assicurati sulle linee di Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane (a scartamento ridotto), Ferrotranviaria e Ferrovie del Sud Est. Le stazioni di collegamento/interscambio tra infrastruttura ferroviaria nazionale e le Reti regionali sono: S. Severo, Foggia, Barletta, Bari, Taranto, Lecce e Francavilla Fontana.

Nel corso del 2026 è previsto il completamento del raddoppio tra Taranto a Bari Centrale che permetterà di realizzare un servizio cadenzato:
Bari C.le – Gioia del Colle 60' (nuovo servizio)
Bari C.le – Taranto (60')

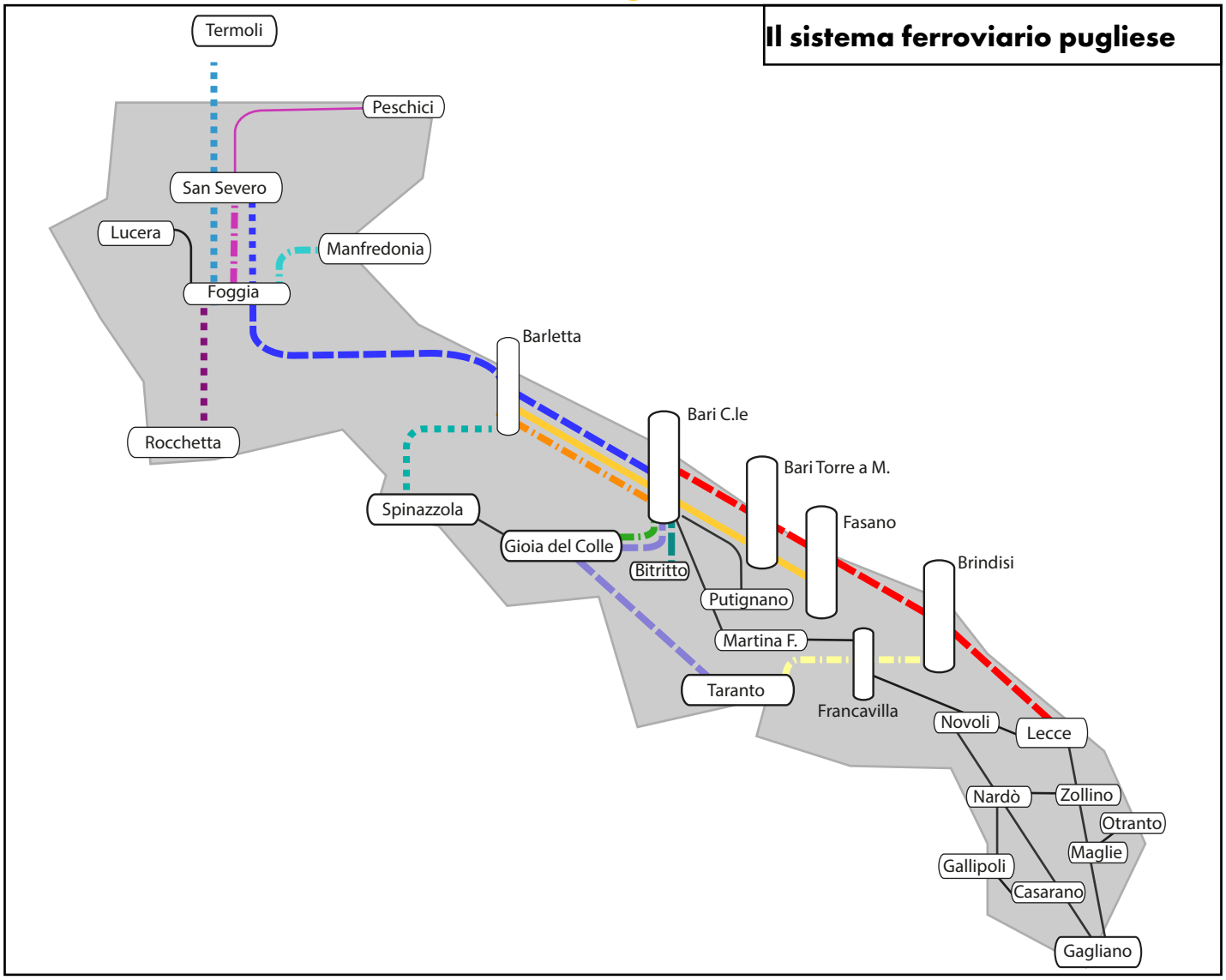
Località di servizio principali del TPL

Località di servizio	N° fermate/giorno medio feriale
Bari Centrale	211
Monopoli	94
Foggia	90
Barletta	90
Bisceglie	90
Fasano	90
Molfetta	90
Trani	90
Bari Torre A Mare	90
Giovinazzo	64
Brindisi	62
Bari Zona Industriale	62
Bari Torre Quetta	62
Bari Palese Macchie	62
Bari S. Spirito	61

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
Bari Centrale - Lecce	44
Barletta - Fasano	39
Bari Centrale - Foggia	34
Bari Centrale - Bitritto	32
Bari Centrale - Taranto	32
Brindisi - Taranto	16
Foggia - S. Nicandro Garganico	15
Bari Centrale - Barletta	9
Bari Centrale - Fasano	9
Rocchetta- Foggia	8
Foggia - Termoli	8
Bari Centrale - S. Severo	4

Il sistema ferroviario pugliese



7,5 milioni treni*km/anno

284 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

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

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Puglia	Molise	Campania	Basilicata
284	8 (2,8%)	2 (0,7%)	6 (2,1%)

I rimanenti 268 treni/giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale

Scenario di sviluppo

L'Accordo Quadro tra RFI e Regione Puglia è stato stipulato nel 2021.

Sono numerosi gli interventi che garantiranno un aumento dei servizi sul territorio regionale. In particolare:

- la linea Barletta - Canosa sarà potenziata ed elettrificata e sarà realizzata la nuova fermata di Barletta Ospedale. È prevista l'estensione dei servizi suburbani Barletta - Fasano fino a Canosa;
- il completamento del raddoppio da Taranto a Bari Centrale permetterà di realizzare un servizio cadenzato a 60' tra Gioia del Colle e Bari Centrale.;
- la variante sud di Bari, unitamente al completamento del PRG di Bari Centrale, consentirà l'interscambio tra i diversi gestori afferenti alla stazione di Bari Centrale, come i servizi passanti Martina Franca - Bari Centrale - Bari Aeroporto - Ruvo. Saranno inoltre attivate le nuove località di servizio Bari Campus Universitario, Bari Executive e Triggiano Z. Commerciale;
- il nuovo collegamento con l'Aeroporto di Brindisi permetterà di realizzare nuovi servizi da Bari Centrale e Lecce;
- l'attivazione del PRG di Lecce permetterà nuovi servizi interconnessi con altro gestore per il collegamento del Salento con l'Aeroporto di Brindisi, l'Aeroporto di Bari e i territori della provincia di Brindisi e Taranto;
- la stazione di Taranto Nasisi sarà un nuovo nodo di scambio ferro/gomma per i collegamenti veloci Bari - Taranto.

Ulteriori interventi sono previsti a cura delle Ferrovia del Nord Est e delle Ferrovie Nord Barese, che consentiranno in futuro un ulteriore aumento dell'interconnessione tra i vari gestori.

Interconnessione e sviluppo

Azioni di Piano

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE SCHEDE PROGETTO

1. TITOLO DEL PROGETTO

XXXXXXXXXXX

6. ANNO DI ATTIVAZIONE

20XX

(XXX: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx)

XXXXXXXXXXXXXXX

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2. RIFERIMENTO CDP 2022 - 2026

4. TIPOLOGIA DI BENEFICIO COMMERCIALE



VELOCITÀ

Il progetto con questo beneficio prevede l'incremento della velocità massima ammessa sulla linea. Ne deriva una diminuzione dei tempi di viaggio per alcuni servizi, espresso in minuti.



CAPACITÀ

Con il beneficio capacità si intende l'aumento dei treni che possono circolare sulla linea oggetto di intervento. Il beneficio è espresso in treni/g ed è dettagliato, se necessario, con un grafico rappresentante il modello di esercizio futuro.



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Il beneficio rappresenta la possibilità da parte degli utenti di poter usufruire del servizio ferroviario grazie alla realizzazione di una nuova località di servizio.



REGOLARITÀ

Con il beneficio regolarità si vuole rappresentare l'impatto positivo che hanno i progetti sulla gestione della circolazione e sulla stabilità dell'orario di servizio.



PRESTAZIONI

Il beneficio prestazioni si applica a tutti quei progetti che prevedono un potenziamento di sagoma, modulo o peso assiale e che quindi permetteranno la circolabilità di treni con maggiori prestazioni.



GESTIONE DEI ROTABILI

Il beneficio rappresenta l'efficientamento dei movimenti «parassiti», siano essi interni alla stazione, o invii verso altre località di servizio.



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Il beneficio rappresenta la possibilità di poter sfruttare nuovi spazi di stazione o spazi riutilizzabili, liberati 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.

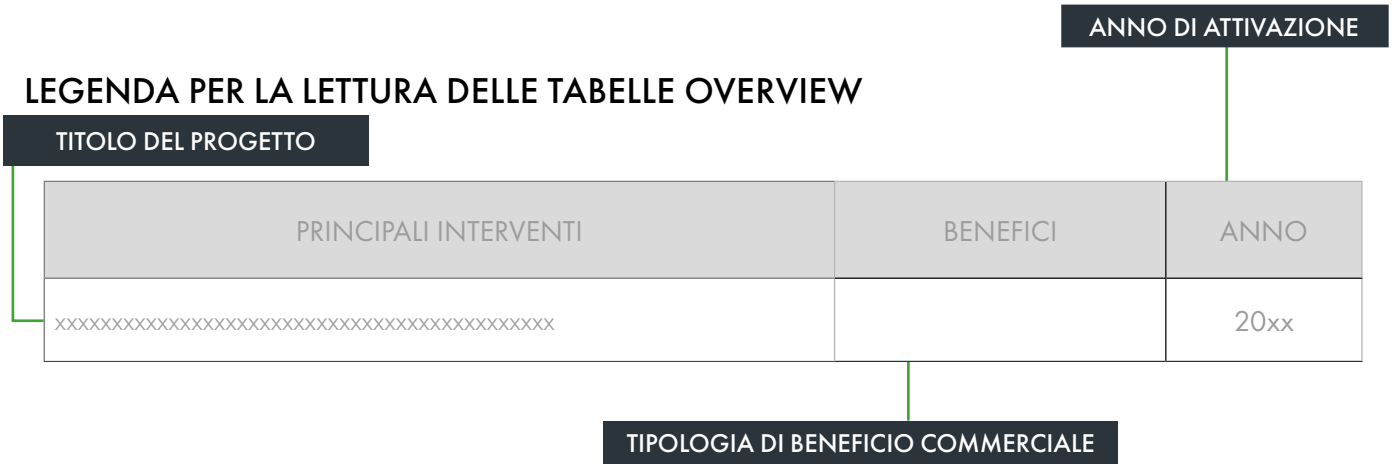
NOTE ESPLICATIVE

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
Stazione AV Foggia S. Lorenzo		2029 fase1 oltre 2030 fase 2
Elettrificazione Barletta - Canosa		2027 fase oltre 2030 co.
Nuova stazione di Taranto Nasisi		2028
Taranto - Battipaglia		2028 fase oltre 2030 co.
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Pescara - Termoli - Foggia)		2028
ACC e PRG di Foggia		2029 ACC 2030 PRG
Itinerario Napoli - Bari		2028 fase 2030 co.
Nodo di Bari: Bari Sud		2030
Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento		2027 fase 1 2028 fase 2 oltre 2030 co.

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce (tratta Foggia - Bari - Brindisi)		2028 fase 2029 co.
Collegamento tra la rete ferroviaria nazionale e l'Aeroporto di Brindisi		2028
Potenziamento scalo retroportuale di Taranto		2027
Nodo intermodale di Brindisi		2028
Sistemazione nodo di Bari		2029
Velocizzazione direttrice Salerno - Taranto		2027

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Nuova stazione di Taranto Nasisi

• **2028**

Rif. CdP-I: I174 - Fermata di Taranto Nasisi

Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova stazione a 3 binari in luogo dell'attuale stazione ferroviaria di Taranto Nasisi sulla linea Taranto - Brindisi, prossima al quartiere Paolo VI di Taranto, a servizio delle relazioni Bari - Taranto Nasisi e Taranto - Brindisi.

La stazione sarà munita di 2 marciapiedi L250/H55 a standard STI PRM, ascensori, pensiline, un fabbricato viaggiatori dotato di aree di attesa, un fabbricato tecnologico, un sottopasso per il collegamento fra i marciapiedi e area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e stalli per autobus extra-urbani.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Tratta Taranto – Brindisi

Attivazione nuova località di servizio sulla linea Taranto-Brindisi, con hub di interscambio modale tra il servizio ferroviario ed i servizi extraurbani su gomma provenienti dalla Provincia di Taranto



ACCESSIBILITÀ PRM

La stazione 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



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Nell'ambito della nuova fermata è previsto un fabbricato viaggiatori a servizio dei passeggeri in attesa dei treni dotato di servizi igienici



ACC e PRG di Foggia

PNRR
Misura 1.10

- **2029** *ACC*
- **2030** *PRG*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: 0142A - Raddoppio Pescara - Bari fase 1

Descrizione del progetto
Il progetto si inserisce nell'ambito del più ampio programma di raddoppio della direttrice Adriatica nella tratta Pescara - Bari.

La sistemazione della stazione di Foggia prevede:

- lavori di PRG con velocizzazione di alcuni itinerari a 60 km/h e l'adeguamento a modulo 750 metri;
- installazione di un nuovo apparato di comando e controllo che sarà inserito nel nuovo sistema di gestione della circolazione (ACCM di Foggia) ad avanzato livello tecnologico in grado di gestire la circolazione nella stazione di Foggia e nel Posto Movimento di Cervaro.

Benefici commerciali



REGOLARITÀ

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



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire il traffico di treni merci lunghi fino a 750 metri, in continuità con gli ulteriori interventi di adeguamento a modulo della linea Adriatica e della linea Foggia - San Nicola di Melfi

Sistemazione nodo di Bari

• **2029**

Rif. CdP-I: 0149 - Sistemazione nodo di Bari
Rif. CdP-I: P193 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari

Descrizione del progetto
Per la stazione di Bari Centrale sono stati già attivati i seguenti interventi:

- completamento del raddoppio della linea Bari - Taranto con la realizzazione di un secondo binario tra Bari Parco Nord e Bari Centrale;
- nuovo PRG, interessante la radice nord, con velocizzazione degli itinerari a 60 km/h;
- nuovo apparato di comando e controllo che sarà inserito nel nuovo sistema di gestione della circolazione (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione - ACCM del nodo di Bari) ad avanzato livello tecnologico in grado di gestire tutto il nodo di Bari.

Il progetto si completerà con successivi upgrade infrastrutturali, che prevedono:

- l'integrazione con la rete regionale della Ferrotramviaria per Barletta, con possibilità di raggiungere l'Aeroporto di Bari dalla stazione senza rotture di carico, una volta terminati i lavori di interconnessione tra le reti;
- la realizzazione di un nuovo binario tronco per l'attestamento dei treni provenienti dalla linea Bari - Bitritto, in aggiunta a quello già attivato contestualmente all'attivazione della nuova linea;
- un nuovo PRG volto ad incrementare la flessibilità dell'impianto mediante sia l'implementazione di più itinerari per ogni relazione di traffico, comprensivo dell'integrazione con i servizi della linea Bari - Martina Franca (FSE), prevista contestualmente alla realizzazione della variante sud di Bari, e sia di ulteriori contemporaneità tra movimenti convergenti.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Integrazione con la rete Ferrotramviaria con possibilità di attestamento a Bari C.le dei nuovi servizi da/per l'Aeroporto di Bari. Integrazione con i servizi della nuova linea Bari - Bitritto.
Integrazione con i servizi delle linee FSE



REGOLARITÀ

Miglioramento della gestione dei movimenti nell'impianto grazie agli interventi al piano del ferro

Nodo di Bari: Bari Sud • 2030

Rif. CdP-I: P262A - Velocizzazione e potenziamento linea ferroviaria Adriatica 1^ fase

Descrizione del progetto
L'intervento consiste nella realizzazione di:

- una variante della linea ferroviaria da Bari Centrale fino a Bari Torre a Mare, con quadruplicamento da Bari Centrale fino alla nuova stazione di Bari Executive, impianto di diramazione tra le linee RFI Bari - Lecce e la linea FSE;
- nuove fermate di Bari Campus Universitario e Triggiano Z. Commerciale.

Con la realizzazione del progetto sarà possibile il proseguimento di alcuni servizi Bari-Bitritto su Adelfia (FSE).

Nel progetto sono anche ricomprese opere anticipate quali:

- la variante della SS16 Tangenziale di Bari in fase di conclusione ("variante ANAS");
- la realizzazione di un sottovia carrabile e ciclopedonale per la riconnessione del quartiere Sant'Anna alla fascia costiera, le strade di ricucitura urbana e la realizzazione del canale idraulico di collegamento tra la Lama San Marco e la Lama Valenzano sotto la Tangenziale di Bari, per proteggere il tessuto urbano una volta realizzata la variante ferroviaria;
- l'esecuzione dei lavori di potenziamento dell'officina Impianto di Manutenzione Corrente (IMC) di Taranto per le operazioni di manutenzione dei convogli ferroviari che attualmente si svolgono presso l'impianto di Bari Sud Est delle FSE.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Nuove fermate Bari Campus Universitario, Bari Executive, Triggiano Z. Commerciale. Integrazioni servizi tra diversi gestori (RFI - FSE)



ACCESSIBILITÀ PRM

Le nuove località saranno munite di marciapiedi H55 a standard STI PRM, percorsi e mappe tattili, ascensori, pensiline, sottopasso, rampe e sistemi di Informazioni al Pubblico

Collegamento tra la rete ferroviaria nazionale e l'Aeroporto di Brindisi

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: P227 - Collegamento tra la rete ferroviaria nazionale e l'Aeroporto di Brindisi

Descrizione del progetto

Il progetto fa parte di un insieme di interventi diffusi sul territorio nazionale che prevedono il collegamento di una serie di aeroporti con l'infrastruttura ferroviaria nazionale con l'obiettivo di favorire l'accessibilità dei poli di trasporto aereo e l'intermodalità ferro-aereo e di ridurre i tassi di inquinamento.

L'opera prevede una nuova tratta a semplice binario, elettrificata, gestita attraverso l'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM), che sarà parte integrante del futuro ACCM Bari TM - Brindisi - Lecce, dotata di European Rail Traffic Management System/European Train Control System L2.

L'intero progetto prevede:

- la realizzazione di un nuovo collegamento tra la stazione di Brindisi e l'Aeroporto del Salento, tramite una linea dedicata, che si dirama dalla linea ferroviaria Bari - Brindisi, a circa 1 km a nord della stazione di Brindisi;
- la realizzazione di due bretelle a semplice binario per consentire collegamenti diretti con l'aeroporto anche in direzione Bari e Taranto.

Contestualmente alla realizzazione del nuovo collegamento tra la stazione di Brindisi e l'area aeroportuale, è prevista la nuova stazione di testa "Brindisi Aeroporto" dotata di n.2 binari di stazionamento, marciapiedi L250/H55 a standard STI PRM e sistema di Informazione al Pubblico.

Una volta conclusi gli interventi è prevista l'attivazione di nuovi servizi, e in particolare di nuove coppie di treni ogni giorno: 3 sulla Lecce - Brindisi Aeroporto - Bari, 9 sulla Gallipoli/Gagliano/Otranto - Brindisi Aeroporto.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Attivazione nuova località per attestamento relazioni da/verso le stazioni di Bari, Taranto e Lecce



INTERMODALITÀ

Il collegamento consente di migliorare l'accessibilità all'Aeroporto di Brindisi e l'intermodalità tra i servizi aeroportuali e ferroviari



ACCESSIBILITÀ PRM

La stazione di Brindisi Aeroporto 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



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Nell'ambito della nuova stazione è previsto un fabbricato viaggiatori, a servizio dei passeggeri in attesa dei treni, dotato di servizi igienici

Collegamento tra la rete ferroviaria nazionale e l'Aeroporto di Brindisi

8 km	Lunghezza linea
SEDE	Semplice binario
100 km/h*	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
ACC-M	Sistema di esercizio

I principali numeri del progetto

**sulla tratta tra la nuova stazione Brindisi Aeroporto e il bivio per PM Brindisi Aeroporto*

Elettrificazione Barletta - Canosa

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

Rif. CdP-I: I170 - Elettrificazione Barletta - Canosa

Descrizione del progetto
L'intervento consiste nel potenziamento della tratta Barletta – Canosa, ovvero i primi 25 km della linea a semplice binario Barletta - Spinazzola su cui è concentrata la maggior parte della domanda di trasporto.

Nel dettaglio, per tale tratta sono previsti:

- la realizzazione della nuova fermata «Barletta Ospedale» (munita di un marciapiede L250/H55 a standard STI PRM, pensilina, sistema IaP audio e video), con sistemazione della viabilità di accesso alla stessa e realizzazione di un parcheggio di interscambio auto, autobus e bici;
- l'elettrificazione;
- l'attivazione, in luogo dell'attuale distanziamento a spola, dell'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) e di un nuovo sistema di distanziamento (BCA) e di protezione della marcia del treno (SCMT);
- la modifica del PRG della stazione di Barletta con trasformazione del binario IV in binario di corretto tracciato per la linea Barletta - Canosa;
- la realizzazione di un nuovo Posto di Movimento sulla tratta Barletta Ospedale - Canne della Battaglia;
- la realizzazione di marciapiedi L250/H55, sottopasso e rampe di accesso allo stesso nella fermata di Canne della Battaglia;
- la trasformazione della stazione di Canosa di Puglia in un impianto a 3 binari, di cui uno dedicato ai servizi a spola Canosa - Spinazzola, dotato di 2 marciapiedi L250/H55, sottopasso e rampe di accesso allo stesso;
- la soppressione di alcuni Passaggi a Livello.

L'intervento prevede inltre l'adeguamento della sagoma.
L'investimento consentirà di estendere sino a Canosa senza rottura di carico gli odierni servizi Fasano - Barletta, migliorando l'accessibilità a questa porzione di territorio. Una volta completata l'integrazione di Barletta con la rete Ferrotramviaria saranno inoltre possibili collegamenti diretti Canosa - Aeroporto di Bari.

In prima fase saranno attivate la fermata di Barletta Ospedale e l'elettrificazione della tratta Barletta - Barletta Ospedale.

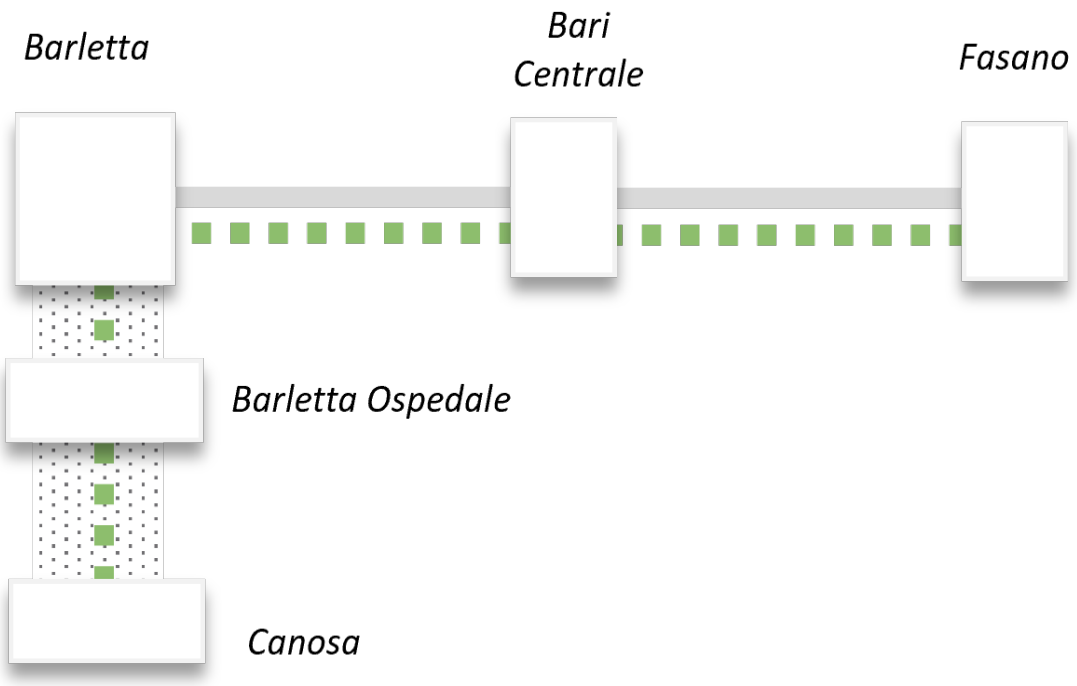
* Da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP-I.

Benefici commerciali

ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Realizzazione nuova fermata Barletta Ospedale
CAPACITÀ	Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dall'attuale 1 treno/h a 4 treni/h nei due sensi di marcia
GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE	Il progetto prevede, nella stazione di Canosa, la riorganizzazione funzionale dell'area esterna mediante l'ampliamento del piazzale esterno alla stazione verso il nuovo sottopasso, dove è previsto un nuovo accesso, e la realizzazione di un parcheggio di interscambio modale
SOSTENIBILITÀ	Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Elettrificazione Barletta - Canosa

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■ ■ ■	Fasano – Barletta – Canosa	Non presente	1 treno/h*

NOTE:
I criteri secondo i quali sono stati realizzati i modelli di esercizio sono riassunti nel Capitolo Introduzione.
In prima fase il servizio sarà attestato a Barletta Ospedale.

Linea ferroviaria Potenza - Foggia ammodernamento

PNRR
Misura 1.10

- **2027** *fase 1*
- **2028** *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: 1674 - Linea ferroviaria Foggia - Potenza - ammodernamento

Descrizione del progetto
Gli interventi consistono in:

- velocizzazioni tratte di linea e ingressi in stazione in deviata;
- upgrading degli impianti, (realizzazioni sottopassi e marciapiedi H55 e velocizzazione itinerari, lavori per la maggior parte già realizzati);
- eliminazione di 25 passaggi a livello;
- adeguamento a modulo di P.M. Cervaro ed Ascoli a modulo 750 m e Rocchetta a modulo 580 m;
- attivazione Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT);
- elettrificazione delle tratte P.M. Cervaro - Potenza e Rocchetta SAL - San Nicola di Melfi.

Alcuni interventi sono stati già conclusi. In particolare sono state upgradate le stazioni di P.M. Cervaro, Ascoli Satriano e Rocchetta, in modo tale da consentire il ricevimento di treni sino a 580 metri in stazione di S. Nicola di Melfi, oggetto tra l'altro di un importante rinnovo tecnologico.

In prima fase sarà elettrificata la tratta P.M. Cervaro - Rocchetta - S. Nicola di Melfi e così non sarà più necessario il cambio locomotore diesel/elettrico nella stazione di Foggia per i treni diretti a S. Nicola di Melfi.

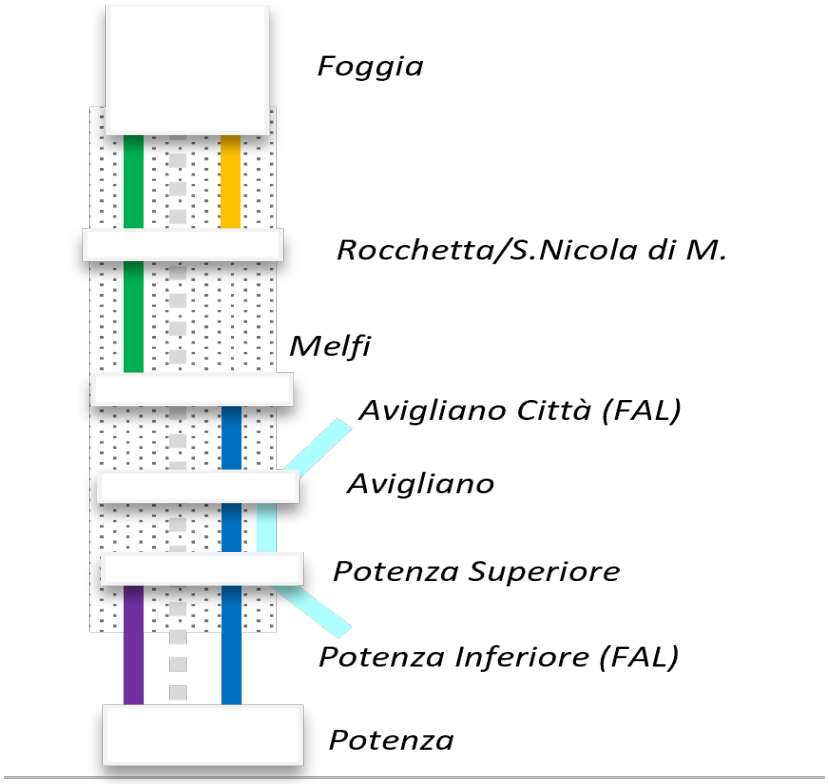
L'elettrificazione della tratta Rocchetta - Potenza verrà completata in seconda fase e ciò consentirà la circolazione dei treni elettrici viaggiatori.

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

Benefici commerciali

VELOCITÀ	L'intervento permetterà un recupero di percorrenza fino a 10' sulla relazione Foggia-Potenza
PRESTAZIONI	Potenziamento dei servizi merci da/per i raccordi allacciati nell'impianto di S. Nicola di Melfi
CAPACITÀ	Nuovi servizi orari Potenza - Melfi, Melfi-Foggia e Bella/Muro-Potenza Superiore, in aggiunta ai servizi spot veloci Foggia-Potenza
SOSTENIBILITÀ	Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
▬	Foggia – Melfi	Non presente	1 treno/h
▪▪▪	Veloce Foggia – Potenza	18 treni/g	18 treni/g
▬	Potenza Sup. – Potenza C.le/Bella Muro	6 treni/g	1 treno/h
▬	Melfi – Potenza Centrale	10 treni/g	1 treno/h
▬	Potenza S. M. – Avigliano (FAL)	1 treno/h	1 treno/h

	RELAZIONI MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
▬	Da/verso San Nicola di Melfi	4 treni/g	4 treni/g

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

Stazione AV Foggia S. Lorenzo

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

Rif. CdP-I: P230 - Stazione AV Foggia Cervaro

Descrizione del progetto
L'intervento è suddiviso in due fasi funzionali.
La prima fase prevede l'attivazione della fermata Foggia S. Lorenzo ubicata al km 4+000 della linea Foggia - Potenza/ Napoli, nell'area sud-orientale della città. Essa consentirà ai treni AV provenienti dalla Puglia e diretti a Napoli/Roma di bypassare la stazione di Foggia attraverso la bretella senza effettuare il movimento di regresso obbligatorio nella stazione stessa, con un guadagno di 11' nei tempi di percorrenza. L'intervento darà la possibilità alla città e al bacino di utenza della Provincia di accedere comunque ai suddetti servizi.

Contestualmente alla nuova fermata, è prevista a PM Cervaro la realizzazione di un nuovo binario di lunghezza pari a 250 m munito di marciapiede di servizio per la ribattuta dei treni regionali provenienti da Foggia che effettuano servizio viaggiatori nella nuova fermata. Per il collegamento della Puglia con Napoli/Roma si prevede a regime un incremento dei servizi AV, LP e merci rispetto agli attuali, oltreché i futuri servizi regionali Foggia - Napoli e tutti i servizi da/per il Gargano.
La seconda fase (non ancora finanziata) prevede la trasformazione della fermata di Foggia S. Lorenzo in stazione munita di n.4 binari con modulo 250/400 m.

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

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Realizzazione di una nuova fermata a servizio dei treni AV



ACCESSIBILITÀ PRM

La fermata è prevista a STI PRM, con ascensori e marciapiedi L400/H55, dotati di percorsi e mappe tattili per ipovedenti



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

La nuova fermata è dotata di un fabbricato viaggiatori con spazi per l'attesa dei viaggiatori, con biglietteria self-service e servizi igienici

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

Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce Tratta Foggia - Bari - Brindisi

PNRR
Misura 1.10

• **2028** *fase*
• **2029** *completamento*

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 Foggia - Bari - Brindisi l'investimento prevede minime rettifiche di tracciato, innalzamenti puntuali 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 Foggia - Bari - Brindisi i recuperi di percorrenza sono stimati in 16' considerando già quelli previsti con l'ACCM Brindisi - Lecce realizzato nel 2019.

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

- Bari Torre a Mare - Mola di Bari - Fasano (fase);
- Fasano - Brindisi (completamento).

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

- Bari Parco Nord - Molfetta (fase);
- Molfetta - Trinitapoli - Foggia (completamento).

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'

Taranto-Battipaglia

PNRR
Misura 1.3

- **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: P238 - Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto

Descrizione del progetto

Il progetto prevede interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati alla velocizzazione e al potenziamento della direttrice Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto in sinergia con gli interventi previsti nell'ambito del progetto di velocizzazione impianti nella tratta Battipaglia - Potenza (rif. CdP-I P126).

Gli interventi prioritari previsti in prima fase, finanziati nell'ambito del PNRR, prevedono il potenziamento della linea Potenza - Metaponto - tratta Salandra - Ferrandina con:

- velocizzazione della tratta fino a 200 km/h;
- adeguamento peso assiale D4;
- soppressione di n.2 PPLL;
- nuovo ACCM Salandra - Ferrandina e implementazione di un nuovo sistema di distanziamento;
- PRG di Salandra e Bernalda.

Gli impianti di Salandra e Bernalda saranno dotati di nuovi marciapiedi L150/H55 a standard STI PRM e nuovo sottopasso munito di rampe e ascensori.

Inoltre sarà possibile ottenere benefici in termini di miglioramento della regolarità del traffico merci e passeggieri, grazie alla velocizzazione degli itinerari in deviata con possibilità di movimenti contemporanei e all'adeguamento del modulo a 575 m.

A completamento del progetto sono inoltre previsti ulteriori interventi di potenziamento e velocizzazione delle restanti tratte, non ancora finanziati.

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

Benefici commerciali Fase



VELOCITÀ

Recupero dei tempi di percorrenza sull'itinerario Taranto -Napoli fino a circa 20', grazie anche agli interventi di velocizzazione previsti sulla tratta Battipaglia - Potenza e al progetto AV Salerno - Reggio Calabria



REGOLARITÀ

Miglioramento dei livelli di regolarità grazie ai nuovi punti di incrocio e soppressione dei passaggi a livello



ACCESSIBILITÀ PRM

Le fermate di Bernalda e Salandra saranno conformi a quanto disposto dalle norme vigenti STI PRM al fine di garantire la fruizione del servizio ferroviario anche alle persone a ridotta mobilità

Taranto-Battipaglia

Benefici commerciali a completamento del progetto



VELOCITÀ

Ulteriore recupero dei tempi di percorrenza sull'itinerario Taranto-Napoli fino a circa 10'

I principali numeri del progetto

13 km	Lunghezza linea
SEDE	Semplice binario
200 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
D4*	Peso assiale
575 m	Modulo
ACC-M	Sistema di esercizio

*Dati relativi alla tratta Salandra-Ferrandina

Itinerario Napoli - Bari

PNRR
Misura 1.1

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

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: 0279A, 0284, 0279B, 0281, 0099A, 0099B, 0099C - itinerario Napoli - Bari

Descrizione del progetto

Il programma di realizzazione della nuova linea Napoli-Bari è ripartito in diversi sotto-progetti:

- realizzazione di una variante all'attuale linea Napoli-Cancello per una lunghezza complessiva di 15,5 km passando dalla stazione AV di Napoli Afragola;
- raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancello e Frasso Telesino e Frasso Telesino - Vitulano per una lunghezza di circa 46 km. Verranno inoltre soppressi 20 passaggi a livello;
- raddoppio in variante di circa 47 km di linea della tratta Apice-Orsara, di cui 80% in galleria, con realizzazione della nuova stazione di Hirpinia;
- raddoppio in variante della tratta Orsara-Bovino.

Si prevede inoltre, l'adozione delle tecnologie più moderne per la gestione del traffico: Apparati Centrali Computerizzati (ACC), Apparati Centrali Computerizzati Multistazione (ACCM) e, nello scenario di regime, ETCS/ERTMS L2.

Le tratte Napoli - Cancello e Cancello - Frasso sono state attivate nel corso del 2026; le tratte Frasso - Telese, Telese - Vitulano e Orsara - Bovino saranno attivate in una fase successiva; le tratte Apice - Hirpinia, Hirpinia - Orsara a completamento.

Benefici commerciali Fase

ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Maggiore accessibilità delle province di Caserta e Benevento alla direttrice AV Milano-Roma-Napoli tramite l'interscambio a Napoli Afragola
VELOCITÀ	Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un recupero del tempo di percorrenza stimato in 45 minuti
CAPACITÀ	Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice la capacità teorica passa dagli attuale 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia
ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Nella tratta Napoli-Cancello verranno realizzate le nuove fermate di Afragola Z. Commerciale, Casalnuovo e la nuova stazione di Acerra. Nella tratta Cancello-Frasso verrà realizzata la nuova fermata di Valle di Maddaloni e la nuova stazione di Dugenta-Frasso Telesino. Nella tratta Frasso Telesino-Vitulano verranno realizzate le nuove fermate di Castelvenere-Solopaca, Torrecuso-Ponte e Amorosi. Verranno realizzate le stazioni di Telese Terme e San Lorenzo Maggiore
PRESTAZIONI	Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri

Itinerario Napoli - Bari

Benefici commerciali a completamento del progetto



VELOCITÀ

Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un tempo di viaggio di circa 2h mentre per i collegamenti Roma-Bari è previsto un tempo di viaggio pari a 3 h



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Sulla tratta Apice-Bovino verranno attivate la nuova fermata di Apice e le stazioni di Bovino e Orsara di Puglia



CAPACITÀ

Sulla tratta Napoli-Foggia la capacità teorica passa dagli attuale 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia



PRESTAZIONI

Sulla tratta Napoli-Foggia sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

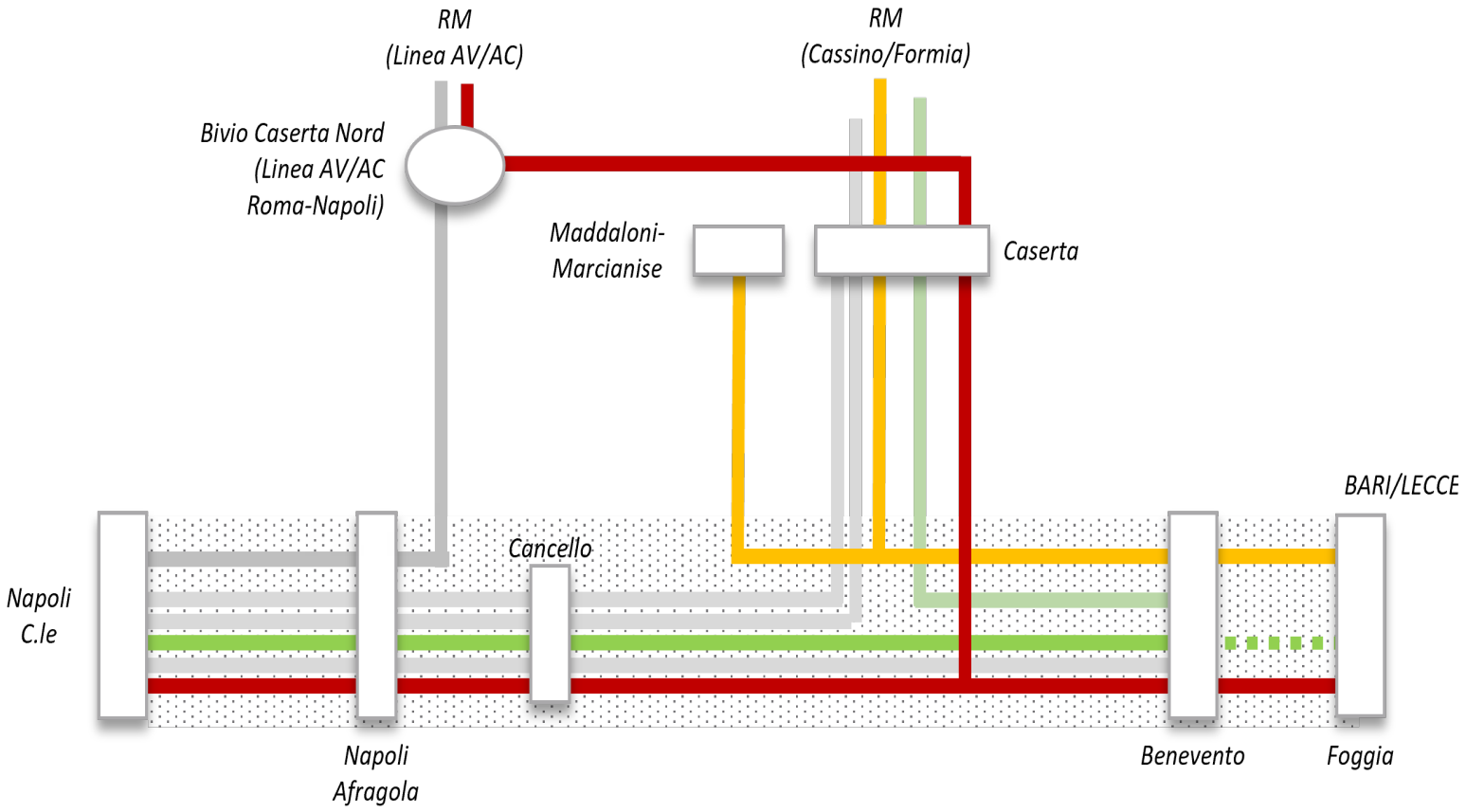
Maggiore accessibilità delle province di Benevento e Avellino al servizio AV tramite la nuova stazione di Hirpinia

250 km	Lunghezza linea
13 km	Lunghezza interconnessioni
12.5 ‰	Pendenza massima linea
250 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

Itinerario Napoli-Bari

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Napoli C.le – Cassino/Campobasso	19 treni/g	1 treno/h
	Napoli C.le – Benevento (EAV)	1 treno/h**	1 treno/h
	Napoli C.le/Napoli C.F. – Caserta	2 treni/h	2 treni/h
	Napoli C.le – Benevento	9 treni/g	1 treno/h
	Caserta – Benevento	8 treni/g	1 treno/h
	Prolungamento verso Foggia dei Napoli C.le – Benevento	Non presente	6 treni/g

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Da/per linea Cassino/Formia	2 treni/g	12 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Milano/Roma – Bari/Lecce	2 treni/h	2 treni/h*
	Napoli – Foggia/Bari/Lecce	Non presente	1 treno/2h

NOTE:
I criteri secondo i quali sono stati realizzati i modelli di esercizio sono riassunti nel Capitolo Introduzione.
*Incremento dello sviluppo dell'offerta durante la giornata.
**Servizio commerciale sospeso per chiusura linea EAV.

Velocizzazione direttrice Salerno - Taranto

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: P126 - Velocizzazione impianti tratta Battipaglia-Potenza

Descrizione del progetto

Il Progetto prevede interventi infrastrutturali di velocizzazione diffusi sugli impianti, finalizzati all'incremento delle prestazioni sull'intera relazione Battipaglia - Potenza.

In particolare, gli interventi prevedono la velocizzazione degli itinerari in deviata con possibilità di movimenti contemporanei, realizzazione sottopassi/sovrappassi e adeguamento a standard H55 dei marciapiedi nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno.

Ad oggi sono stati completati i PRG di Baragiano, Bella Muro e Picerno.

Benefici commerciali



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Napoli-Taranto, per servizi lungo percorso, è pari a 3h e 50'.
L'obiettivo dell'intervento è recuperare fino a 20' di percorrenza, grazie agli ulteriori interventi di velocizzazione previsti sulla direttrice Battipaglia - Metaponto e al progetto AV Salerno - Reggio Calabria



ACCESSIBILITÀ PRM

Potenziamento scalo retroportuale di Taranto

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: 0417 - Porto di Taranto - collegamento ferroviario del porto di Taranto con la Rete Nazionale

Descrizione del progetto
Il progetto comprende la realizzazione di un nuovo fascio di n.3 binari elettrificati (di cui due di circolazione, centralizzati a modulo 750 metri e un binario secondario) in stazione di Taranto a servizio della Piastra Logistica del Porto di Taranto, allacciato sul prolungamento del binario II lato Bari.

Benefici commerciali

CAPACITÀ	Aumento della capacità teorica ammessa fino a 4 coppie/g di lunghezza 750 metri*
INTERMODALITÀ	Traffico merci in adduzione del Porto di Taranto

*Capacità potenziale funzione anche delle modalità con cui saranno effettuate le attività all'interno degli impianti



Nodo intermodale di Brindisi

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: P178 - Nodo intermodale di Brindisi

Descrizione del progetto

Il progetto consiste nella realizzazione di un nuovo impianto nel cuore dell'area industriale di Brindisi e a ridosso del Porto, munito di n.4 binari a modulo 750 metri, collegata all'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso un nuovo tratto di linea e un nuovo bivio sulla linea Bari - Lecce immediatamente a sud della stazione di Brindisi.

Questo intervento consentirà l'effettuazione di treni più lunghi con contestuale snellimento delle attività di manovra e riduzione dei costi per la terminalizzazione.
Inoltre, l'intervento permetterà di allontanare gran parte del traffico merci ordinarie e pericolose, sia dall'ambito stazione che dal tessuto urbano.

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa degli impianti dalle attuali 2 coppie/g a 7 coppie/g*



INTERMODALITÀ

Traffico merci in adduzione del Porto di Brindisi



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Nuovo terminal merci Brindisi Intermodale

**Capacità potenziale, funzione anche delle modalità con cui saranno effettuate le attività all'interno dell'impianto.*

Overview delle azioni oltre il 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI
Nuovo impianto merci Bari Lamasinata	
Nodo di Bari: Bari Nord	
Stazione di Bari Centrale. Nuovo hub ci connessione urbana e mobilità sostenibile	

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Nodo di Bari: Bari Nord

Oltre il **2030***

Rif. CdP-I: P262A - Velocizzazione e potenziamento linea ferroviaria Adriatica 1^ fase

Descrizione del progetto

L'intervento consiste nella dismissione dell'attuale tracciato e contestuale realizzazione di un nuovo tracciato ferroviario a doppio binario ed elettrificato, per un'estesa di circa 11 km, tra le località di servizio di Giovinazzo e Bari Parco Nord; il progetto comprende anche la realizzazione sul nuovo tracciato di una nuova stazione Bari S.Pio, nel quartiere di Enziteto nel Comune di Bari, in sostituzione delle attuali località di servizio di Bari Palese e Bari Santo Spirito.

La nuova stazione sarà dotata di n.4 binari di modulo pari a 750 metri, munita di marciapiedi H55 a standard STI PRM, pensiline, segnaletica di stazione e sistema di Informazione al Pubblico. Saranno inoltre realizzati un nuovo fabbricato viaggiatori e relativo parcheggio d'interscambio.

L'accesso alle banchine verrà garantito tramite un sovrappasso, rampe fisse e mobili e ascensori in quanto il nuovo fabbricato viaggiatori sarà ubicato ad una quota più alta rispetto a quella del ferro.
Nel progetto è anche ricompresa la realizzazione della nuova fermata Bari Aeroporto.

L'intervento consentirà di mitigare le interferenze con le aree fortemente urbanizzate, mediante la soppressione di tutti i passaggi a livello, migliorando gli standard di qualità e regolarità dell'offerta commerciale.

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

Benefici commerciali

ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Nuova stazione Bari S. Pio Nuova fermata Bari Aeroporto
ACCESSIBILITÀ PRM	La stazione 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
GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE	Nuovi spazi di stazione nell'ambito della nuova località di servizio
REGOLARITÀ	Aumento dell'affidabilità e della regolarità della linea con la diminuzione dei ritardi dovuti ai degradi provocati dalla presenza dei passaggi a livello
PRESTAZIONI	Adeguamento prestazionale per consentire il traffico di treni merci lunghi fino a 750 metri

Nodo di Bari: Bari Nord

11,2 km	Lunghezza linea
SEDE	Doppio binario
200 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
15‰	Pendenza massima linea
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo
ACC-M	Sistema di esercizio

I principali numeri del progetto

Nuovo impianto merci Bari Lamasinata

• *Oltre il* **2030***

Rif. CdP-I: P174 - Scalo merci di Bari Lamasinata

Descrizione del progetto

Il progetto, attualmente in fase di progettazione, prevede la realizzazione di una nuova stazione merci con funzione di arrivo/partenza e presa/consegna munita di binari con modulo 750 metri e il collegamento diretto alla Linea Adriatica.

Nel dettaglio, l'intervento prevede:

- realizzazione dell'opera di scavalco di Lama Balice;
- realizzazione di 10 binari passanti centralizzati di modulo pari a 750 metri, oltre ai 2 binari di corretto tracciato della linea Bari - Foggia già presenti presso l'attuale impianto;
- upgrading tecnologico per la gestione della circolazione con l'inserimento dell'apparato del nuovo impianto nell'ACCM del Nodo di Bari;
- rifunzionalizzazione e gestione, sotto il nuovo impianto, di alcuni binari (I-VI e i binari tronchi I e II del fascio partenze) dell'attuale impianto.

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

Benefici commerciali

PRESTAZIONI	Riduzione di tempi e costi delle operazioni di manovra e semplificazioni nella gestione operativa dei flussi di traffico
CAPACITÀ	Incremento della capacità di impianto per ampliare l'offerta
PRESTAZIONI	Realizzazione binari a modulo 750 metri, ottimali per il trasporto merci su rete TEN-T

Stazione di Bari Centrale.
Nuovo hub ci connessione urbana e mobilità sostenibile

• *Oltre il* **2030**

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

Descrizione del progetto

Per la stazione di Bari Centrale, inserita tra gli Hub urbani individuati da RFI come strategici nel sistema nazionale dei trasporti per lo sviluppo della mobilità sostenibile, è previsto un programma complessivo ed integrato di interventi composto da:

- realizzazione di un nuovo Fabbricato Viaggiatori a ponte sopra il fascio binari, con relative connessioni verticali ai marciapiedi di stazione comprensive di scale fisse, scale mobili e ascensori;
- realizzazione un nuovo Parco Urbano in quota, con servizi fruibili dalla comunità e nuovi percorsi ciclabili e pedonali;
- riqualificazione delle aree esterne di piazza Aldo Moro e Via Capruzzi, con l'ampliamento delle superfici pedonali e la creazione di piste ciclopedonali su via Capruzzi.

Il programma di interventi mira al potenziamento dell'accessibilità complessiva al sistema ferroviario, alla riconnessione della stazione ferroviaria di Bari Centrale con il tessuto cittadino di inserimento, alla ricucitura del sistema urbano tramite il superamento fisico del fascio binari ed alla trasformazione urbana delle aree dismesse e/o in via di dismissione non più funzionali all'esercizio ferroviario.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE



ACCESSIBILITÀ PRM

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