# IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



## REGIONE SARDEGNA



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

# SARDEGNA



# SARDEGNA


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

# Infrastruttura e tecnologie

La Regione Sardegna si estende per 24.090 km² e conta 1,6 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 377 Comuni distribuiti in 5 enti di area vasta di cui 4 Province e una città metropolitana, quella di Cagliari.

La Regione si posiziona al 3° posto per superficie, all'8° posto per numero di enti locali, all'11° posto per popolazione e al 18° posto in Italia per densità seguita da Basilicata e Valle d'Aosta.



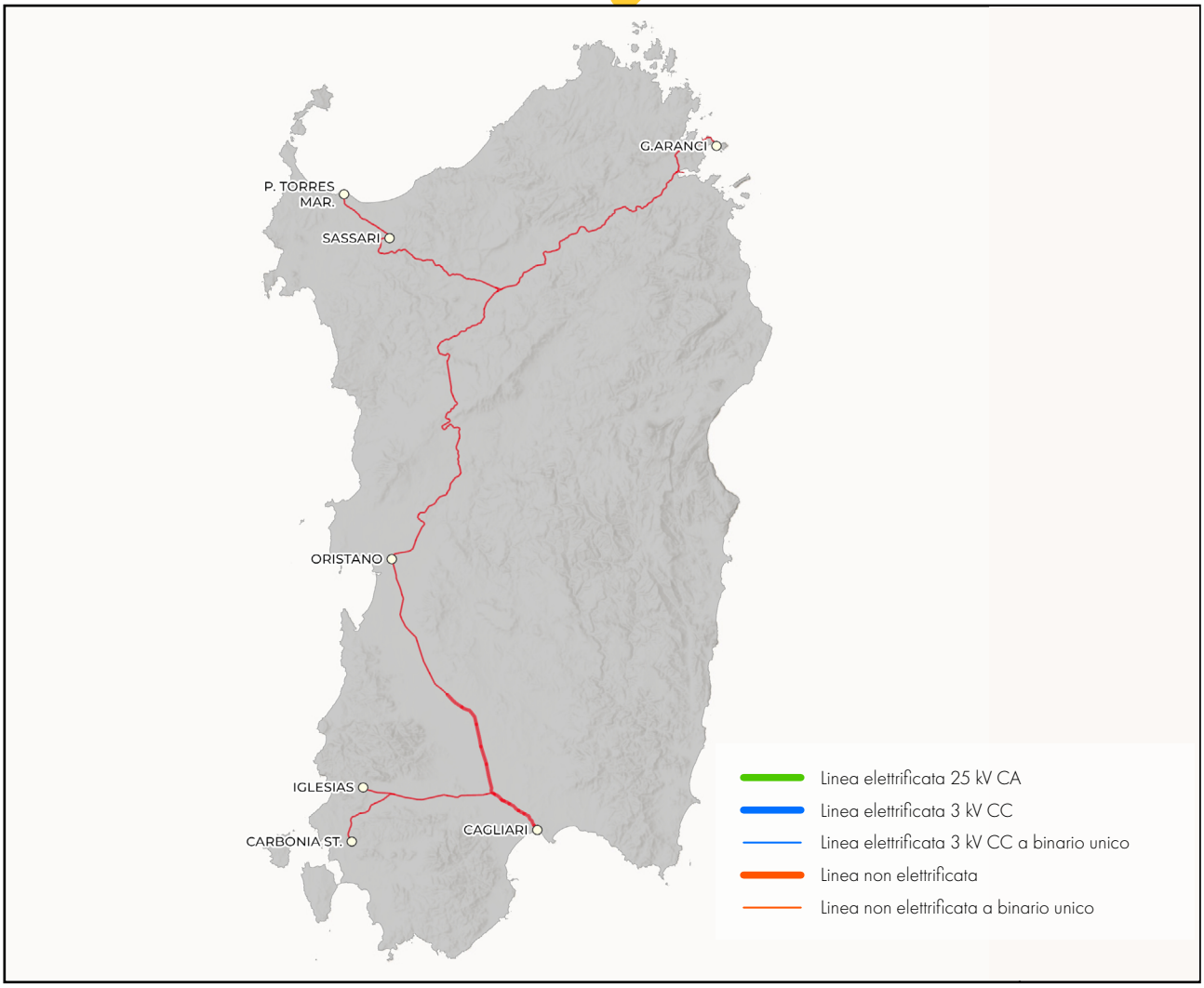

Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

## ALIMENTAZIONE

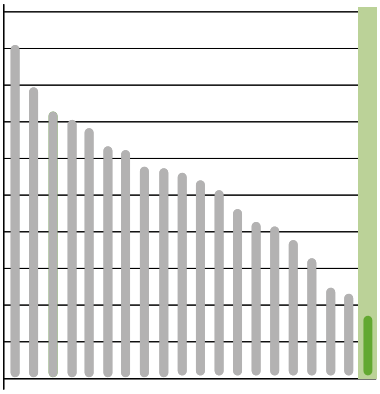
| | |
|---|---|
| Linee elettrificate | 0 |
| Linee non elettrificate (diesel) | 427 km |
| › Linee a doppio binario | 50 km |
| › Linee a semplice binario | 377 km |

## TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

| | |
|---|---|
| Sistemi di telecomando della circolazione | 427 km |

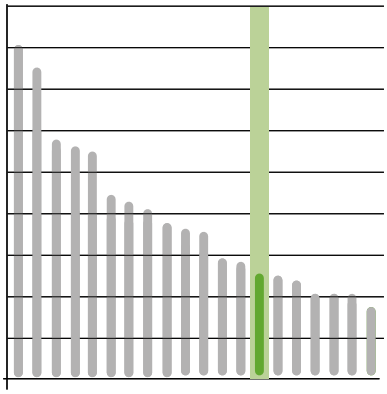



## DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



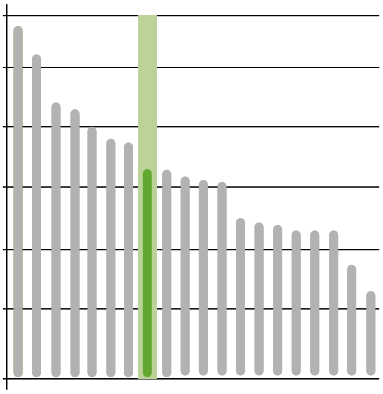
**0,018** km/km²

## DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



**256,9** km/ $10^6$ ab

## GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



**7.973** treni*km TPL /km binario

# Scenario attuale

L'offerta di trasporto è fortemente alimentata nella tratta Cagliari - S. Gavino a fronte di investimenti infrastrutturali (raddoppio della linea) che consentono un adeguato livello di offerta sino ad Oristano.
I servizi della Sardegna che insistono sulla **direttrice principale per Olbia/Sassari** si possono essenzialmente dividere in servizi extraurbani di tipo veloce di lungo raggio:

- Cagliari - Sassari (6 collegamenti/giorno);
- Cagliari - Olbia (7 collegamenti/giorno).

servizi extraurbani più capillari:

- Cagliari - Oristano (120');
- Macomer - Cagliari (spot);

e servizi suburbani:

- Cagliari - S.Gavino (60');
- Cagliari - Decimomomannu (60');
- Sassari - P.Torres (spot).

Le località di S. Gavino, Oristano, Macomer e Ozieri assicurano **l'interscambio** tra servizi veloci e capillari per una maggiore copertura del territorio, a fronte di un numero non rilevante di collegamenti, e per **assicurare le funzioni di adduzione/distribuzione.**
I servizi suburbani relativi **all'area dell'iglesiente(*)** sono stati opportunamente integrati all'offerta di cui sopra al fine di garantire l'**integrazione di frequenza** nella tratta Cagliari - Decimomannu di 4 treni ogni ora nelle fasce orarie di maggior domanda. La rimanente area a nord di Oristano risente della frammentazione dell'offerta dovuta in parte a una domanda sensibilmente più esigua.

Nelle fasce orarie a maggiore domanda il collegamento con l'Aeroporto di Elmas è garantito con una frequenza di 6 treni/h.
(*) Nel corso del 2026 i servizi sono soppressi per i lavori di raddoppio tra Villamassargia e Decimomannu (tratta Siliqua – Villaspeciosa) che consentirà, tramite una ottimizzazione degli incroci, un miglioramento delle percorrenze. A fronte di tale riduzione sono statii incrementati i servizi tra Cagliari e Decimomannu/San Gavino.

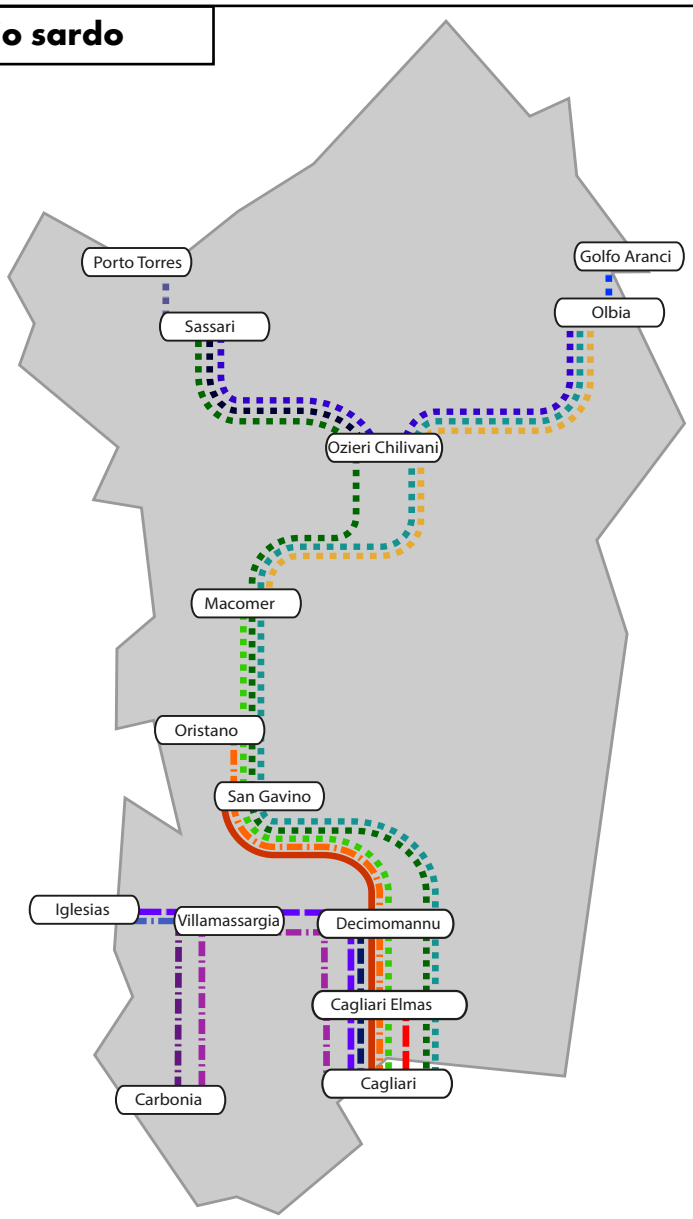
**Località di servizio principali del TPL**

| Località di servizio | N° fermate/giorno medio feriale |
|---|---|
| Cagliari | 142 |
| Elmas Aeroporto | 142 |
| Decimomannu | 115 |
| S.Gavino | 82 |
| Cagliari S. Gilla | 73 |
| Cagliari Elmas | 67 |
| Samassi Serrenti | 61 |
| Serramanna Nuraminis | 61 |
| Villasor | 61 |
| Assemini | 50 |
| Assemini S.Lucia | 34 |
| Assemini Carmine | 34 |
| Oristano | 32 |
| Olbia | 28 |
| Sassari | 28 |
| Ozieri Chilivani | 27 |

**Le Relazioni principali del TPL**

| Relazioni di traffico | N° treni/giorno medio feriale |
|---|---|
| Cagliari - S.Gavino | 50 |
| Cagliari - Decimomannu | 42 |
| Cagliari – Cagliari Elmas | 16 |
| Iglesias - Villam. D. | 16 |
| Cagliari - Oristano | 10 |
| Golfo Aranci - Olbia | 10 |
| Cagliari - Macomer | 8 |
| Porto Torres Marittima - Sassari | 8 |
| Cagliari - Olbia | 7 |
| Olbia - Sassari | 7 |
| Cagliari - Sassari | 6 |
| Ozieri Chilivani - Sassari | 5 |

## Il sistema ferroviario sardo




**3,8 milioni** treni*km/anno

**175** treni/giorno

Valori orario 2025-2026 - contrattualizzato

LEGENDA

- Tratta a frequenza 15 minuti
- Tratta a frequenza 30 minuti
- Tratta a frequenza 60 minuti
- Tratta a frequenza 120 minuti
- Tratta a frequenza spot
- Tratta altro Gestore o estera
- Tratta RFI che prosegue con altro Gestore

# Scenario di sviluppo

I criteri principali del progetto di revisione dei servizi, contenuti nell'Accordo Quadro tra Regione Sardegna e RFI si focalizzano sia sulla velocizzazione dei servizi a lungo raggio che sull'incremento e sulla specializzazione dei servizi più capillari.
Nel documento sono stati individuati differenti scenari di serzio, sia di medio termine che di regime, correlati agli investimenti in corso per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico sulla rete regionale nonché ad ulteriori nuovi interventi da avviare per garantire l'impegno di capacità oggetto di sottoscrizione.

In particolare:

- nello scenario di medio termine è confermato il modello di offerta attuale con potenziamento dei servizi Cagliari - Oristano e possibilità di incrementare i livelli di servizio da/per l'aeroporto di Cagliari Elmas nel bacino di interesse in relazione alle fasce orarie a più elevata concentrazione di domanda;
- nello scenario di regime è prevista una sostanziale rivisitazione del modello di esercizio finalizzata a garantire la velocizzazione e l'incremento dei servizi, nonché il miglioramento delle condizioni di accessibilità in stazione.

In particolare:

1. dorsale asse nord - sud (Cagliari - Olbia/Sassari): modello di offerta atto a garantire servizi velocizzati tra Oristano e Chilivani, con opportunità di realizzare un reticolo di interscambio sia a Oristano che a Chilivani;
2. dorsale asse orizzontale (Cagliari - Decimomannu - Iglesias/Carbonia): modello di offerta a regime con obiettivo di cadenzamento a 30 minuti sulle relazioni Cagliari - Iglesias e Cagliari - Carbonia, con servizi passanti da/per Cagliari anche da Iglesias (servizio a 15 minuti nella stazione di Villamassargia).

L'implementazione dell'elettrificazione, che verrà estesa nel tempo a tutta la rete e l'installazione del sistema ERTMS permetterà in futuro di potenziare ulteriormente il modello di offerta.
Il raddoppio Decimomannu - Villamassargia consentirà, a regime, di garantire un servizio cadenzato ogni 30' da Cagliari a Carbonia e da Cagliari a Iglesias.
È infine previsto un nuovo collegamento tra Olbia e l'aeroporto Olbia Costa Smeralda con l'attivazione di nuovi servizi per un totale di un cadenzamento ogni 30' circa.

**Elettrificazione e ammodernamento**



# 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.

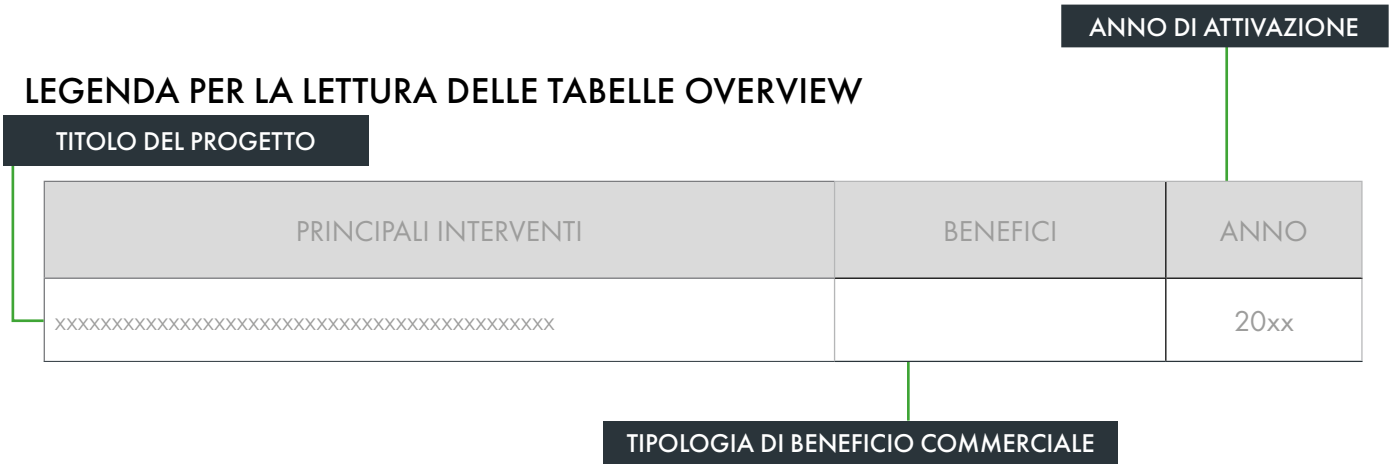
## NOTE ESPLICATIVE

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 |
|---|---|---|
| Bipolo Olbia - Golfo Aranci | | 2029 fase 1<br>oltre 2030 co. |
| Raddoppio Decimomannu-Villamassargia | | 2027 fase<br>oltre 2030 co. |
| Collegamento con l'aeroporto di Olbia | | 2029 |
| Elettrificazione Cagliari - Oristano | | 2027 fase 1<br>2028 fase 2 |
| Velocizzazione Villamassargia - Carbonia/Iglesias | | 2026 |
| Velocizzazione linea Oristano - Chilivani (variante di Bauladu) | | 2029 |



# Bipolo Olbia - Golfo Aranci

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

*Rif. CdP-I: P201 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole*

**Descrizione del progetto**
Il progetto prevede una serie di interventi, per fasi, sulla linea Olbia - Golfo Aranci:

- fase 1: interventi di PRG e adeguamento dell'accessibilità della stazione di Golfo Aranci, oltre agli interventi al piano del ferro propedeutici per la futura trasformazione in stazione della fermata di Marinella.
- completamento: saranno realizzate le nuove fermate di Golfo Aranci Città e Cala Moresca e completamento della trasformazione in stazione della fermata di Marinella.

In aggiunta a tali interventi, ambito altro progetto di investimento è prevista anche l'elettrificazione dei circa 30 km di linea compresi tra la nuova località di Olbia Aeroporto e Golfo Aranci, in stretta correlazione con il progetto di realizzazione del collegamento con l'aeroporto.

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

**Benefici commerciali**

**ACCESSIBILITÀ ALLA RETE**
La realizzazione dei nuovi impianti di Golfo Aranci Città e Cala Moresca garantirà una maggiore capillarità del servizio TPL sul territorio

**CAPACITÀ**
La realizzazione della nuova sede d'incrocio di Marinella assicurerà le condizioni infrastrutturali per incrementare la capacità teorica ammessa sulla linea fino a 4 treni/ora nei due sensi di marcia

**REGOLARITÀ**



# Velocizzazione linea Oristano - Chilivani (variante di Bauladu) • 2029

*Rif. CdP-I: 0313A: San Gavino - Sassari - Olbia fasi prioritarie*

**Descrizione del progetto**
Il progetto prevede la realizzazione della variante di tracciato nei pressi della località di Bauladu, che si innesterà al km 107+558 della linea Oristano - Ozieri Chilivani lato sud e al km 117+491 lato nord estendendosi per una lunghezza di 8,5 km, di cui 4 km in galleria, e assicurerà un incremento della velocità massima dagli attuali 85 km/h a 155 km/h in rango C.

**Benefici commerciali**



VELOCITÀ

La realizzazione della variante consente una riduzione dei tempi di percorrenza lungo la direttrice Nord - Sud



REGOLARITÀ

# Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia

PNRR
Misura 1.10

• **2029**

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

*Rif. CdP-I: P249 - Collegamento ferroviario al porto di Olbia*

**Descrizione del progetto**

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea per il collegamento tra l'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda e la linea Olbia - Ozieri-Chilivani attraverso due bretelle di connessione diretta all'infrastruttura esistente.

A regime, la nuova infrastruttura sarà attrezzata con ERTMS L2 e gestita con tecnologia SCC-M/ACC-M dal Posto Centrale di Cagliari.

La stazione a servizio dell'aeroporto sarà dotata di due binari per l'attestamento dei treni, serviti da banchine H55 con modulo 200m per l'accesso ai viaggiatori e dotata di sistema di informazione al pubblico I&C.

In aggiunta, ambito altro progetto di investimento, è prevista l'elettrificazione della linea Olbia Aeroporto - Olbia - Golfo Aranci.

È già stato realizzato il potenziamento della stazione di Olbia Terranova, con la realizzazione del IV binario per il servizio viaggiatori.

## Benefici commerciali



**INTERMODALITÀ**

L'intervento intercetta i flussi prettamente stagionali da/per l'aeroporto (3 milioni di passeggeri nel 2018 e terzo aeroporto a livello nazionale come tasso di crescita con +12%), nonché la mobilità potenziale legata alla realizzazione di un nuovo polo commerciale nell'area dell'aeroporto



**ACCESSIBILITÀ ALLA RETE**

Realizzazione del nuovo impianto a servizio dell'aeroporto di Olbia "Costa Smeralda"



**ACCESSIBILITÀ PRM**

## I principali numeri del progetto

| | |
|---|---|
| **4** km | Lunghezza linea |
| **ERTMS L2** | Tecnologie |
| **3** Kv | Elettrificazione |
| **ACCM/SCCM** | Sistema di supervisione |

# Raddoppio Decimomannu-Villamassargia

PNRR
Misura 1.10

- **2027** *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: P248 - Raddoppio Decimomannu-Villamassargia (prima fase)*

**Descrizione del progetto**
Sulla linea Decimomannu-Villamassargia confluiscono i servizi Cagliari-Iglesias e Cagliari-Carbonia.
L'intervento si estende per circa 30 km e prevede la realizzazione del raddoppio di binario tra le due località di servizio e la soppressione dei passaggi a livello esistenti.
La linea sarà caratterizzata da un sistema di esercizio in telecomando con tecnologia innovativa di tipo SCC-M/ACC-M e sistema di informazione al pubblico I&C.

Il lavoro è articolato in 4 lotti:

- lotto 1: Decimomannu - nuovo PC Villaspeciosa;
- lotto 2: nuovo PC Villaspeciosa - nuovo PC Polveriera;
- lotto 3: nuovo PC Polveriera - nuovo PP Musei;
- lotto 4: nuovo PP Musei - Villamassargia.

In prima fase è previsto il raddoppio del lotto 2; successivamente verrà realizzato il lotto 1 e, infine, i lotti 3 e 4.

Completeranno gli interventi sulla linea, nell'ambito di altri progetti di investimento, l'elettrificazione della linea e la velocizzazione della tratta Villamassargia - Carbonia.

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

## Benefici commerciali Fase

**CAPACITÀ**
Gli interventi permetteranno di incrementare la capacità dell'infrastruttura creando le condizioni per il potenziamento del servizio ferroviario sulle relazioni Cagliari-Carbonia/Iglesias

**SOSTENIBILITÀ**
L'opera consente il consolidamento e l'incremento dello shift modale sia degli spostamenti sistematici, tenuto conto dell'elevato carattere di pendolarismo sulla relazione (bacino di utenza pari a circa 200.000 persone), che degli spostamenti di carattere turistico, considerata anche l'elevata rilevanza territoriale della costa (circa 850.000 presenze nel 2019) e di altri poli attrattori (es. archeologia industriale locale) ad alto potenziale turistico inespresso

**REGOLARITÀ**
Il progetto crea le condizioni per l'incremento dei livelli qualitativi del servizio e di regolarità, anche in relazione alla soppressione di tutti i passaggi a livello presenti sulla linea

## Benefici commerciali a completamento del progetto

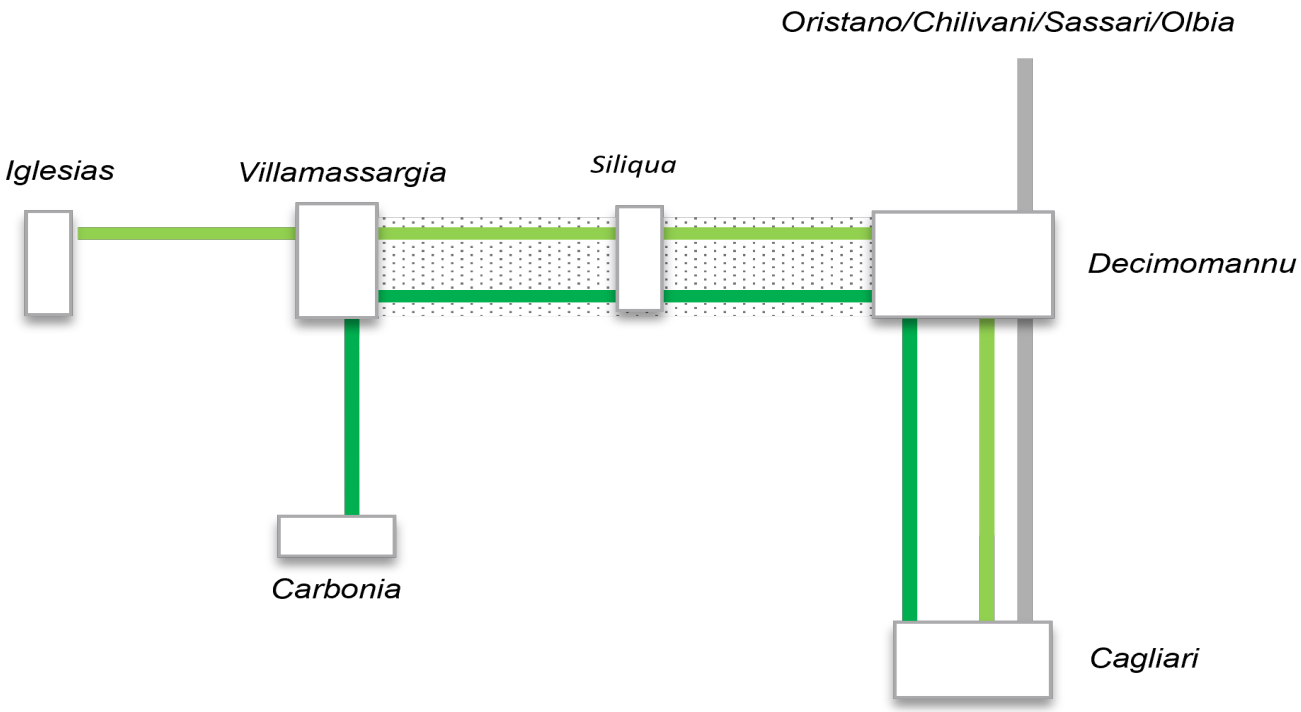
**CAPACITÀ**
A regime, il completamento del raddoppio crea le condizioni infrastrutturali per l'incremento della frequenza dei servizi da/per il Sulcis, con obiettivo di cadenzamento a 30' lungo le relazioni Cagliari-Iglesias/Carbonia e una frequenza a 15' tra Cagliari e Villamassargia.

# Raddoppio Decimomannu-Villamassargia (prima fase)

| | |
|---|---|
| **30** km | Lunghezza linea (Decimomannu - Villamassargia) |
| **ERTMS L2** | Tecnologie |
| **3** Kv | Elettrificazione |
| **ACCM/SCCM** | Sistema di supervisione |

I principali numeri del progetto

## Modello di esercizio




| | RELAZIONE TPL | FREQ. ATTUALE | FREQ. FUTURA |
|---|---|---|---|
| | Cagliari – Carbonia | 1 treno/2h da Cagliari<br>1 treno/h da Villamassargia | 2 treni/h |
| | Cagliari - Iglesias | 1 treno/2h da Cagliari<br>1 treno/h da Villamassargia | 2 treni/h |

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

# Velocizzazione Villamassargia - Carbonia/Iglesias • 2026

*Rif. CdP-I: P254B - Velocizzazione Villamassargia-Carbonia*

**Descrizione del progetto**
Il progetto si pone l'obiettivo di incrementare le prestazioni nella tratta Villamassargia - Carbonia, prevedendo puntuali interventi di modifica alla geometria del tracciato che consentano l'incremento della velocità massima.

Unitamente agli interventi di raddoppio della tratta Villamassargia - Decimomannu, l'intervento assicura le condizioni infrastrutturali per l'incremento dell'offerta Cagliari - Carbonia.

L'intervento prevede inoltre la velocizzazione della linea Villamassargia - Iglesias mediante la rettifica dei raggi delle curve di tracciato con l'obiettivo di raggiungere una velocità massima pari a 160km/h, oltre alla soppressione di alcuni passaggi a livello nel territorio del Comune di Iglesias (SU) mediante realizzazione di viabilità alternativa. Si prevede inoltre di effettuare interventi di protezione della sede dal deflusso di acque meteoriche e di bacino mediante la regimentazione delle stesse.

**Benefici commerciali**



VELOCITÀ



CAPACITÀ

In stretta correlazione con il raddoppio Villamassargia - Decimomannu, consentirà di creare le condizioni favorevoli per un cadenzamento a 30' sulla relazione Cagliari - Carbonia

# Elettrificazione Cagliari - Oristano

• **2027** *fase 1*

• **2028** *fase 2*

*Rif. CdP-I: P254A - Elettrificazione Cagliari-Oristano*

**Descrizione del progetto**

L'intervento è una prima fase funzionale del più ampio piano di elettrificazione dell'intera Infrastruttura Ferroviaria Nazionale presente in Sardegna.
L'intervento sarà attivato in due fasi realizzative:

- **fase 1:** Cagliari - S. Gavino;
- **fase 2:** S. Gavino - Oristano.

In ottica di sostenibilità ambientale, l'intervento garantirà la riduzione delle emissioni di CO2 rispetto agli attuali valori legati alla trazione diesel e un relativo minore impatto ambientale a livello locale, con un notevole beneficio sociale in termine di riduzione dei costi esterni del sistema di trasporto ferroviario.

**Benefici commerciali**



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

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