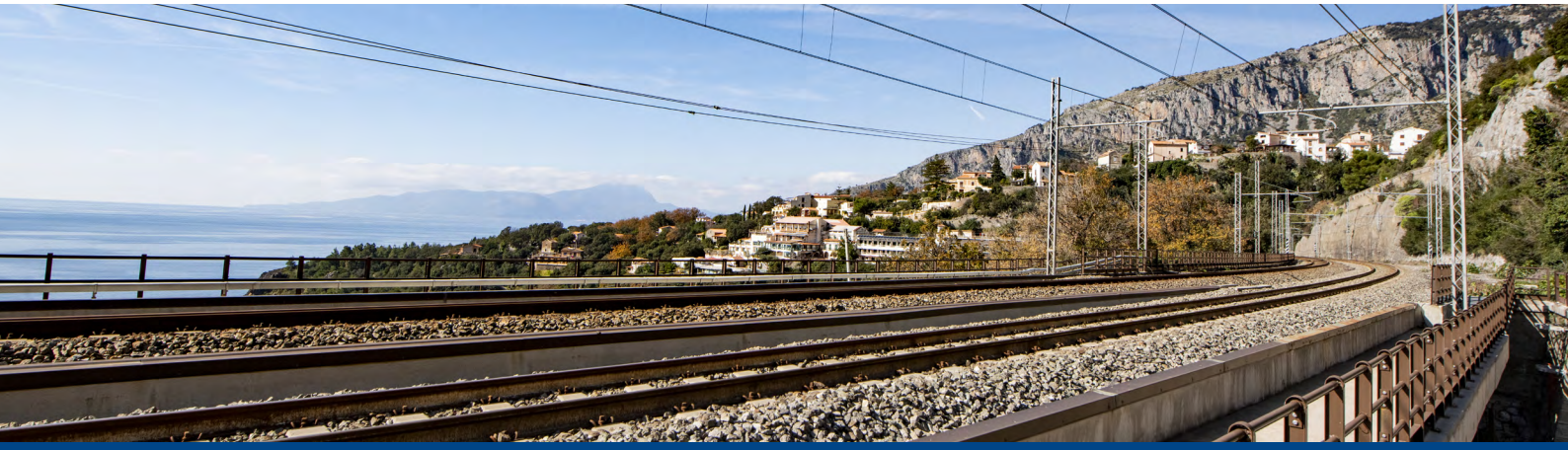
IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE SICILIA



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE


SICILIA

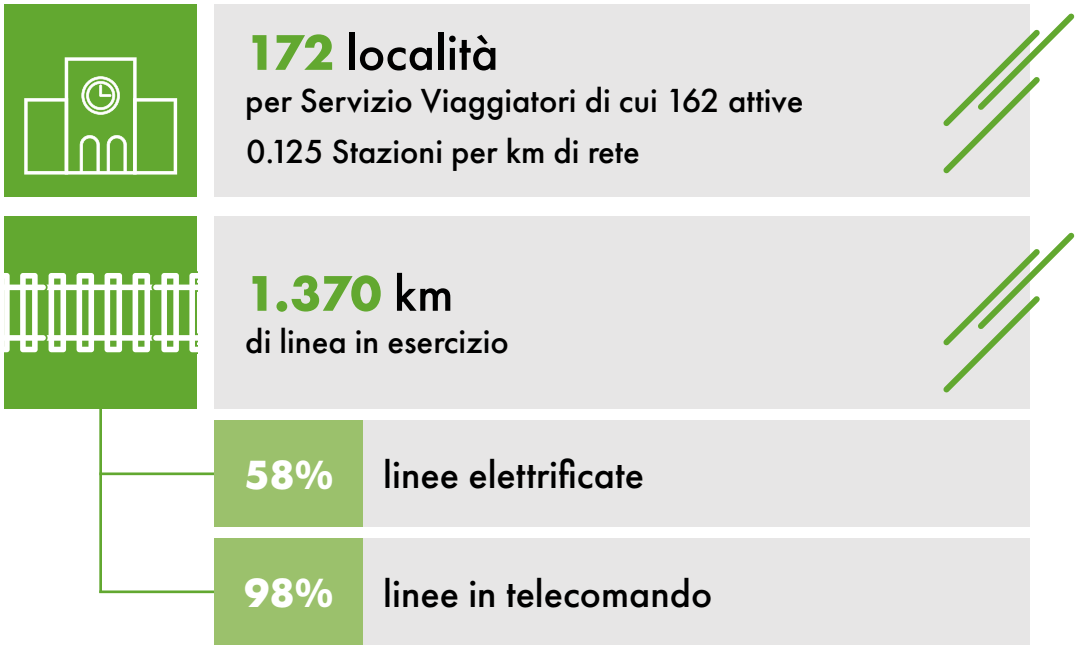
SICILIA

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 Sicilia si estende per 25.711 km² e conta 5 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 390 Comuni distribuiti in 9 enti di area vasta di cui 6 Province e 3 città metropolitane, quelle di Palermo, Messina e Catania.

La Regione si posiziona al 1° posto per superficie, al 4° posto per popolazione, al 6° posto per numero di enti locali e all'8° 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

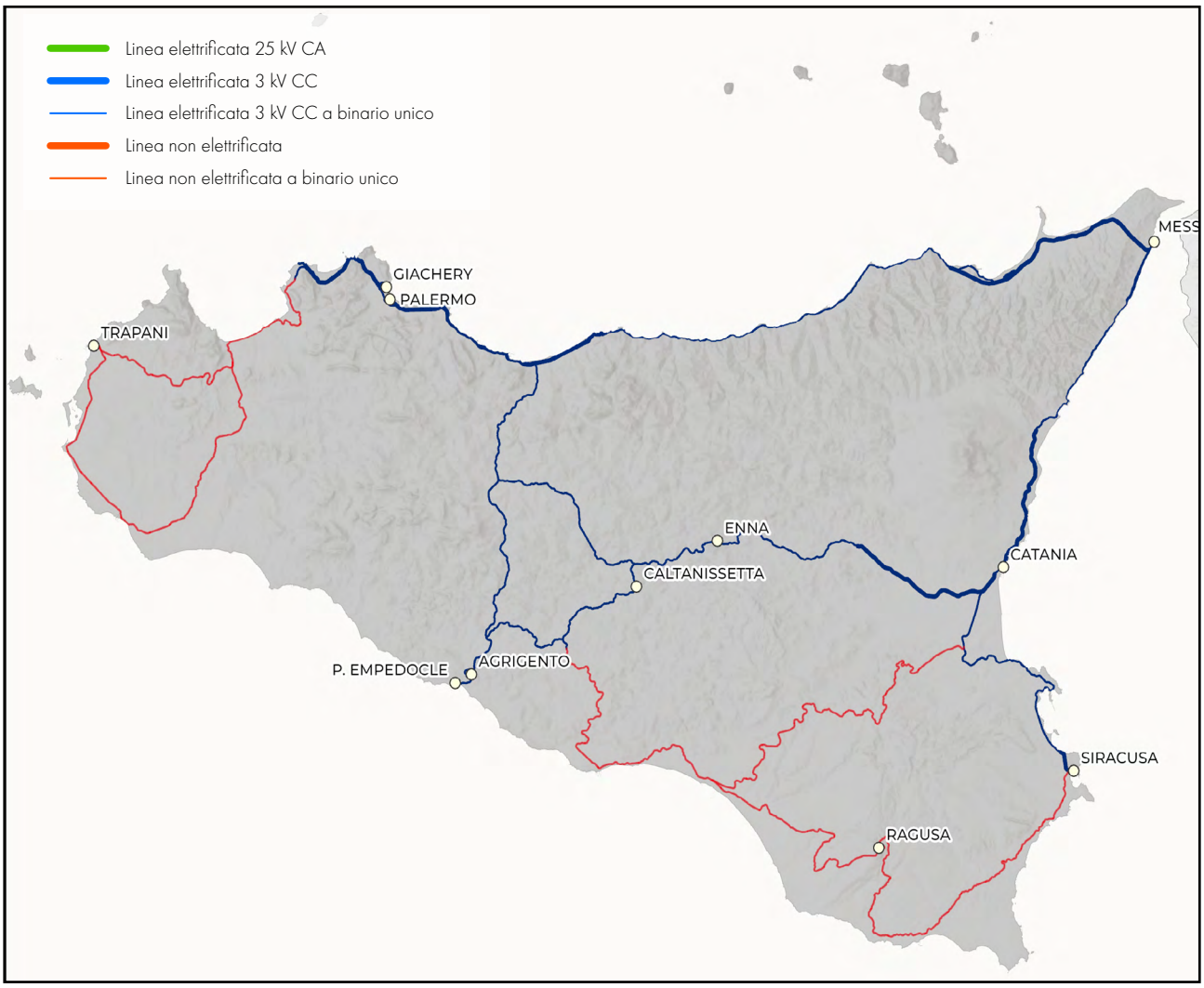
ALIMENTAZIONE

Linee elettrificate	792 km
› Linee a doppio binario	264 km
› Linee a semplice binario	528 km
Linee non elettrificate (diesel)	578 km

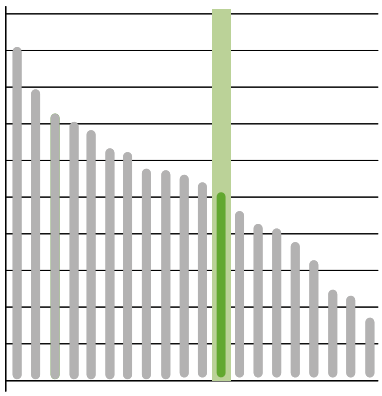
TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	1.340 km

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

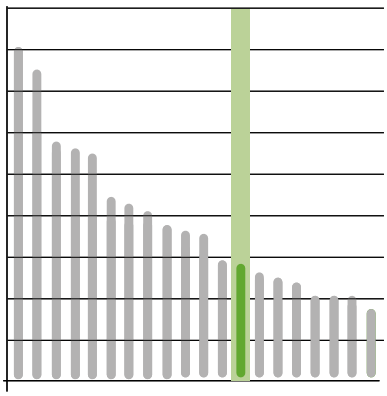


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



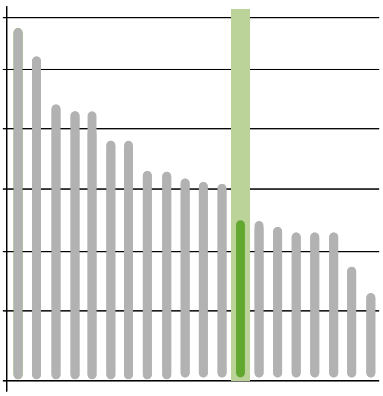
0,053 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



274,0 km/ 10^6 ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



6.643 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

I servizi ferroviari nel territorio siciliano evidenziano un'offerta sostenuta nell'ambito delle aree metropolitane di Palermo e Messina, mentre nelle aree del trapanese e siracusano si rilevano collegamenti con volumi minori.

Sulla **direttrice Messina - Palermo** i servizi si caratterizzano per la differente funzione d'uso tra servizi extraurbani:

- Messina - Palermo (120') di tipo veloce;
- Messina - S.Agata (120') e Palermo S.Agata (120') più capillari;

e servizi suburbani:

- Messina - Patti (120');
- Termini Imerese - Palermo (60').

Con le stazioni di Patti, S.Agata e Termini Imerese che garantiscono l'**interscambio** per le funzioni di adduzione/distribuzione.
I servizi Messina - S.Agata e Messina - Patti garantiscono un'integrazione di frequenza tra Messina e Patti.
L'integrazione di frequenza tra Termini Imerese e Palermo è garantita con i servizi extraurbani veloci:

- Palermo - Catania (120');
- Palermo - Agrigento (60').

La **direttrice Messina - Catania - Siracusa** presenta una strutturazione dei servizi non cadenzata, ma più calibrata su esigenze puntuali costituita prevalentemente da servizi extraurbani:

- Messina - Catania - Siracusa (120') con rinforzi;
- Messina - Catania (60' con vuoti di offerta);

e servizi suburbani tra:

- Messina e Giampilieri (14 treni/giorno);
- Taormina - Catania (11 treni/giorno).

I servizi di cui sopra garantiscono 54 treni/giorno nella località di Catania Aeroporto Fontanarossa.

La **linea Palermo – Palermo Aeroporto** è invece caratterizzata da tre livelli di offerta per il collegamento con l'aeroporto. **L'integrazione di frequenza** tra i due servizi capillari consente di avere 2 collegamenti ogni ora da Palermo Centrale verso l'aeroporto (e viceversa), consentendo, nella stazione di Palermo Centrale **l'interscambio** con i servizi extraurbani veloci provenienti da Agrigento/Messina/Catania. Completa l'offerta un servizio no-stop, con frequenza 60' Palermo C.le – Palermo Aeroporto con la sola fermata di Palermo Notarbartolo.

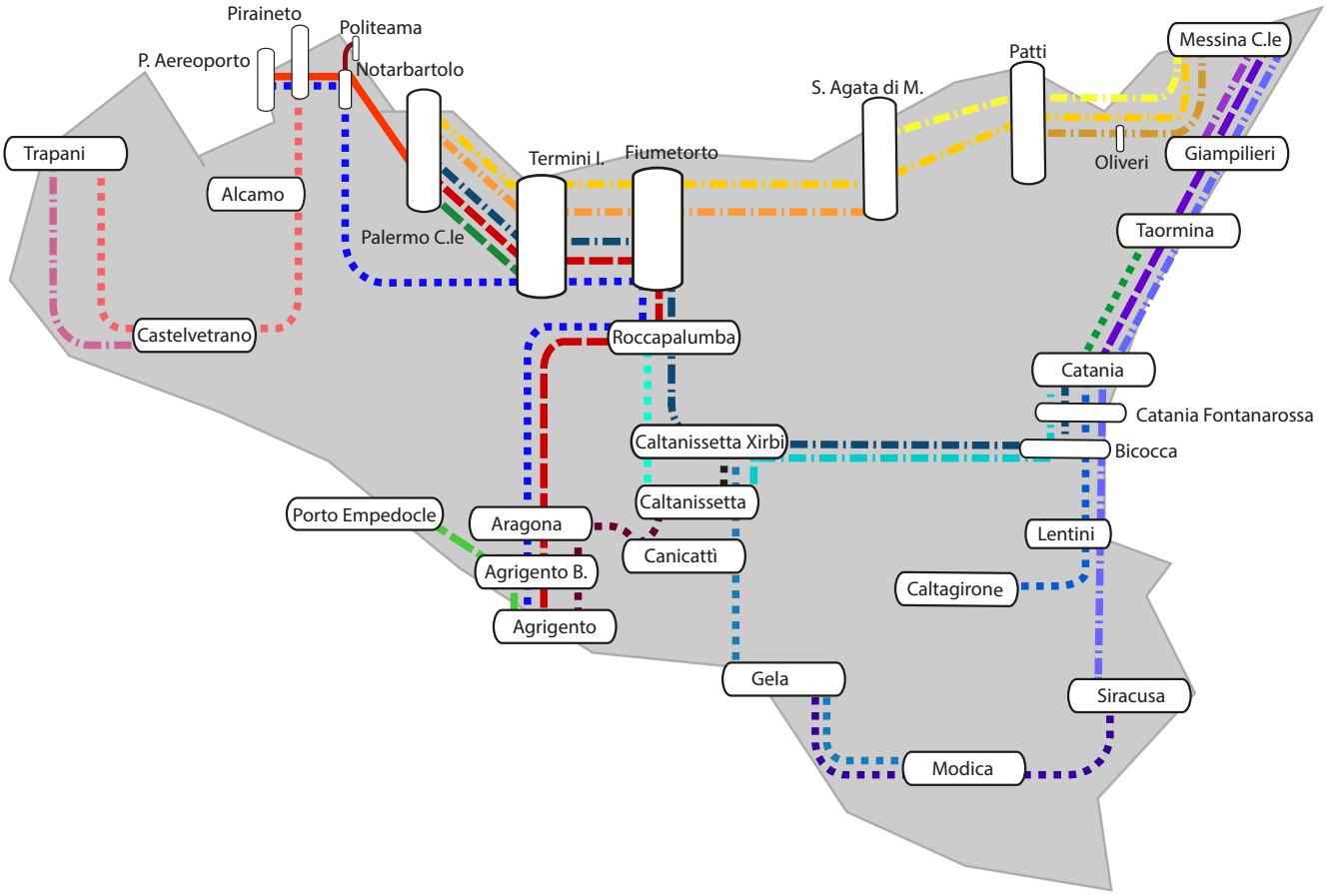
Nel corso del 2026 è previsto il prolungamento dei servizi Giachery – Notarbartolo su Politeama a parziale completamento dell'anello di Palermo.

I rimanenti servizi, da Siracusa/Gela per Canicattì/Caltanissetta, da Caltanissetta per Agrigento e nel bacino trapanese, presentano una distribuzione giornaliera non cadenzata e regolare ma calibrata sulle specifiche esigenze della domanda.

La **direttrice Palermo-Catania** è caratterizzata da servizi extraurbani:
/ Palermo - Catania (120')*;
/ Caltanissetta C.le - Catania (120')*;

Con l'attivazione del raddoppio della tratta Bicocca-Catenanuova, si garantisce l'integrazione di frequenza nella stazione di Catania C.le.

Il sistema ferroviario siciliano



11,3 milioni treni*km/anno

465 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
Palermo Centrale	193
Palermo Notarbartolo	152
Termini Imerese	112
Messina Centrale	104
Catania Centrale	96
Bagheria	89
Lolli	86
Palazzo Reale - Orleans	86
Palermo Guadagna	81
Palermo Vespri	81
Palermo Aeroporto	80
Palermo Francia	78
Carini	75
Capaci	75
Palermo S.Lorenzo	74
Palermo La Malfa	74

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
Palermo Aereoporto - Palermo Centrale	73
Giachery - Palermo N.tolo	60
Palermo Centrale - Termini Imerese	32
Agrigento Centrale - Palermo C.le	25
Messina C.le - S. Agata di Militello	19
Catania Centrale - Messina C.le	19
Castelvetrano - Trapani	17
Messina Centrale - Siracusa	16
Messina Centrale - Patti	16
Giampilieri - Messina Centrale	14
Messina Centrale - Palermo Cle	14
Palermo - S. Agata di Militello	14
Palermo - Palermo N.tolo	11
Catania Centrale - Palermo	10
Caltanissetta C. - Palermo	9
Catania Centrale - Taormina G	8
Caltanissetta C.le - Roccapalumba A.	8
Cefalù - Palermo	8
Catania Aeroporto - Messina C.le	6

Scenario di sviluppo

L'Accordo Quadro con Regione Sicilia è stato aggiornato nel 2022.

L'attivazione del raddoppio della tratta Palermo Brancaccio - Palermo Notarbartolo - Carini consentirà la programmazione di servizi metropolitani in partenza da Termini Imerese a servizio di tutte le fermate dell'hinterland palermitano, unitamente al potenziamento dei servizi da/per l'aeroporto di Punta Raisi con l'obiettivo di conseguire percorrenze di estremità inferiori ai 40 minuti per un reale shift modale dalla gomma al ferro. Il completamento del raddoppio fino a Castelbuono consentirà di prolungare i servizi regionali fino a quest'ultima stazione. Infine, è prevista anche la chiusura dell'anello di Palermo.

Il completamento del raddoppio Catania - Messina, nella tratta Giampilieri e Fiumefreddo, garantirà di aumentare la frequenza dei servizi regionali tra Messina - Giampilieri - Taormina e Catania Centrale ogni 30' in totale, inserendo anche un nuovo servizio Catania Centrale - Letojanni.

La nuova linea Palermo - Catania permetterà di collegare le due città con nuovi servizi regionali cadenzati. Ne beneficeranno anche le zone di Agrigento e Caltanissetta.
La riattivazione della tratta Caltagirone - Gela consentirà di aumentare l'offerta dei servizi regionali Catania Centrale - Gela e di realizzare il nuovo servizio Catania Centrale - Modica.

Infine, nel trapanese, la riattivazione e l'elettrificazione della linea Palermo - Trapani via Milo consentirà collegamenti tra Palermo e Trapani molto più veloci e diretti e il nuovo collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi consentirà l'integrazione con la modalità aerea.
I numerosi interventi tecnologici saranno volti all'aumento della regolarità dei servizi.

Nuove linee e nuovi servizi

Azioni di Piano

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE SCHEDE PROGETTO

1. TITOLO DEL PROGETTO

XXXXXXXXXXX

(XXX: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx)

XXXXXXXXXXXXXXX

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

6. ANNO DI ATTIVAZIONE

20XX

2. RIFERIMENTO CDP 2022 - 2026

4. TIPOLOGIA DI BENEFICIO COMMERCIALE



VELOCITÀ

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



CAPACITÀ

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



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

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



REGOLARITÀ

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



PRESTAZIONI

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



GESTIONE DEI ROTABILI

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



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

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

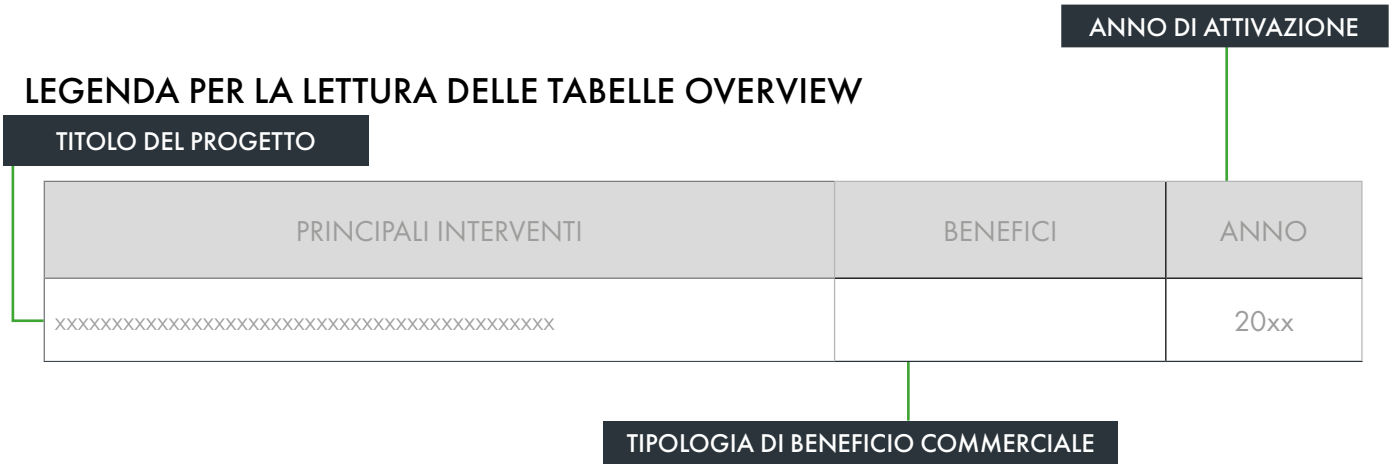
NOTE ESPLICATIVE

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
Velocizzazione Catania - Siracusa prima fase: Tratta Bicocca - Augusta		2027
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo - Catania - Messina, Messina - Palermo e Messina - Siracusa		2027
Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo		2029
Anello ferroviario di Palermo: chiusura dell'Anello		2026 fase 2029 co.
Sistemazione nodo di Catania: interramento stazione di Catania Centrale		2028 fase oltre 2030 co.
Potenziamento collegamenti bacino di Augusta		2027
Elettrificazione Palermo-Trapani via Milo		2027 fase 2029 co.
Palermo-Agrigento-Porto Empedocle		2026 fase 2027 co.
Collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi		2027
Raddoppio Palermo - Messina tratta Ogliastrillo - Castelbuono		2029
Caltagirone - Gela: ripristino della linea		2028 fase oltre 2030 co.
Nuove fermate in Sicilia		2027 fase oltre 2030 co.
Nodo di Palermo Passante Ferroviario Palermo Centrale/Notarbartolo - Carini		2028
Nuovo collegamento Palermo - Catania prima macrofase		2028 lotto 4 b e 5 oltre 2030 co.
Linea Messina - Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo		2030

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione


Uscita/Exit
Binari/Platforms 3-4

Velocizzazione Catania - Siracusa prima fase: Tratta Bicocca - Augusta

• **2027**

Rif. CdP-I: 0271A - Velocizzazione Catania - Siracusa fase 1

Descrizione del progetto

Gli interventi si inquadrano nel programma di velocizzazione del collegamento tra Catania e Siracusa.

Le attività, che si concentrano nella tratta di circa 49 km tra Bicocca e Augusta, prevedono rettifiche di tracciato con consolidamento della sede ferroviaria e interventi puntuali di miglioramento dell'accessibilità (sistemazione dei marciapiedi, sottopassi, pensiline e l'eliminazione delle barriere architettoniche) nella stazione Lentini (già realizzati).

Ulteriori attività sono state completate durante i periodi di interruzione programmati nel corso del 2016 e del 2017, con la realizzazione di una prima fase della variante di tracciato tra Bicocca e Lentini, eliminazione dei passaggi a livello a Bicocca e Lentini, potenziamento tecnologico della linea e interventi di velocizzazione nelle stazioni di Lentini Diramazione, Agnone, Brucoli. A completamento della prima fase risulta da realizzare la cosiddetta variante di Gornalunga.

Benefici commerciali



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Catania-Siracusa è pari a circa 1h e 07'. L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 2'



REGOLARITÀ



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE



GESTIONE DEI ROTABILI

Incremento di 1 binario tronco per servizio viaggiatori nella stazione di Lentini

Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo - Catania - Messina, Messina - Palermo e Messina - Siracusa • 2027

Rif. CdP-I: P074 - Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo - Catania - Messina, Messina - Palermo e Messina - Siracusa

Descrizione del progetto
Le linee Palermo - Messina, Messina - Catania - Siracusa e Palermo - Catania rappresentano le principali direttrici della rete ferroviaria siciliana.

Gli interventi, già in gran parte completati eccetto che per la stazione di Alcantara, prevedono la velocizzazione dei principali impianti sede di incrocio attraverso la sostituzione di deviatoi, la realizzazione di tronchini di indipendenza e la realizzazione di sottopassi di stazione.

Nel contempo, sono previsti interventi di adeguamento dei marciapiedi agli standard per garantire l'accessibilità ai servizi.

Attraverso questa azione di Piano sarà possibile garantire collegamenti più rapidi e regolari tra i principali capoluoghi della Sicilia.

Benefici commerciali



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Palermo-Catania è pari a 3h.
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 3'



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Messina-Siracusa è pari a circa 2h e 40'.
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 5'



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Palermo-Messina è pari a circa 2h e 45'.
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 5'



REGOLARITÀ

Anello ferroviario di Palermo: chiusura dell'Anello

- **2026** *fase*
- **2029** *completamento*

Rif. CdP-I: P235 Chiusura dell'anello ferroviario di Palermo

Descrizione del progetto
L'intervento, da realizzare in due fasi funzionali, consiste nel prolungamento, in prima fase, dell'attuale linea a semplice binario Palermo Notarbartolo - Giachery fino alla nuova stazione di attestamento denominata Politeama e, in seconda fase, nella chiusura dell'Anello dalla stazione di Politeama fino alla stazione di Palermo Notarbartolo.

Nella prima fase è prevista la realizzazione, oltre che della stazione Politeama, di due fermate ubicate rispettivamente nel tratto attualmente in esercizio (fermata Libertà, attivata nel 2024) e nel nuovo tratto in corrispondenza del porto (Fermata Porto).

Nella seconda fase è prevista la realizzazione della nuova fermata Turrisi Colonna e la trasformazione in fermata della stazione Politeama.

L'intervento consentirà di aumentare la capacità e l'accessibilità dell'infrastruttura, creando le condizioni per un incremento dei servizi ferroviari della città di Palermo.

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 2 treni/h a 3 treni/h nella prima fase, e a 6 treni/h nella fase di completamento



REGOLARITÀ



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Possibilità di nuovi servizi di tipo metropolitano nelle nuove fermate Libertà, Porto, Politeama e Turrisi Colonna



ACCESSIBILITÀ PRM

13‰	**Pendenza massima linea**
85 km/h	**Velocità massima**
3 Kv c.a.	**Elettrificazione**
C3*	**Peso assiale**
PMO3**	**Sagoma**
400 m	**Modulo**

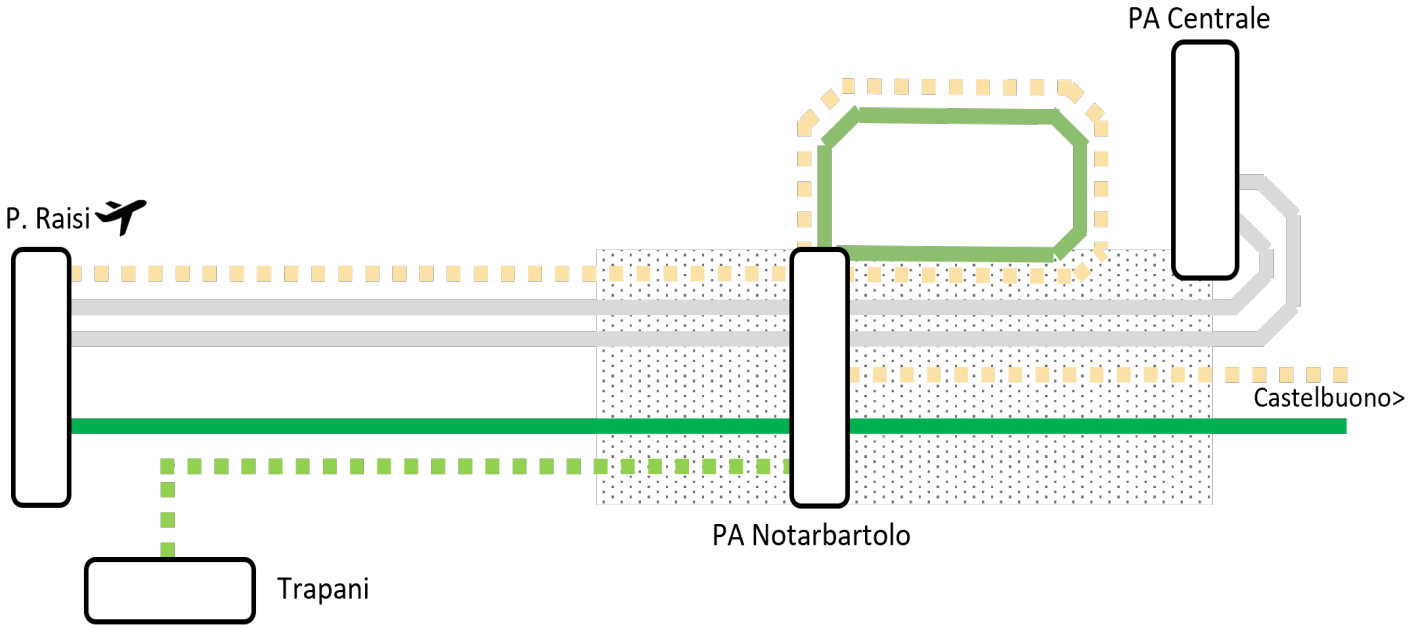
I principali numeri del progetto

(*) Permane la classificazione C3L in relazione a porzioni di linea storica successivamente raddoppiate

(**) Permane la sagoma FS sulla galleria storica Re Federico

Anello ferroviario di Palermo: chiusura dell'Anello

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Palermo C.le – Punta Raisi (Lento)	1 treno/h	1 treno/h
	Veloce Palermo C.le – Punta Raisi (Semi veloce)	1 treno/h + 4 rinforzi fast	1 treno/h
	Anello di Palermo	2 treni/h Notarbartolo - Giachery	1 treno/h
	Castelbuono – Punta Raisi	Non presente	1 treno/h
	Castelbuono – Anello – Punta Raisi	Non presente	1 treno/2h
	Palermo C.le – Trapani	Non presente	1 treno/2h

PROGETTI CORRELATI:

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

- Completamento raddoppio Palermo – Castelbuono
- Nodo di Palermo - Passante ferroviario Palermo Centrale /Notarbartolo - Carini

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

Nuovo collegamento Palermo - Catania prima macrofase

PNRR
Misura 1.1

- **2028** *lotto 4b e 5*
- *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: 0275A - Nuovo collegamento Palermo-Catania 1° macrofase;

Descrizione del progetto

Il collegamento ferroviario Palermo-Catania sarà un'infrastruttura con tratti a doppio binario e tratti a semplice binario, affiancato al quale verrà mantenuta la linea storica. Tutte le stazioni servite sia dalla linea storica sia dalla linea veloce svolgeranno la funzione di scambio tra i diversi servizi offerti.

L'intera linea ricade nell'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina facente parte del Corridoio Scandinavia - Mediterraneo.

Il progetto di collegamento Palermo-Catania si articola in due macrofasi.

La prima ha come obiettivo la realizzazione di una nuova infrastruttura costituita da tratti a doppio binario (Fiumetorto-Castronovo Lercara e Catenanuova-Bicocca) intervallati da tratti a semplice binario con caratteristiche prestazionali che consentono di sviluppare velocità di rango superiori a 160 km/h per gran parte del tracciato.

La seconda macrofase, attualmente non finanziata, è finalizzata all'adeguamento, in termini di interoperabilità, dei tratti di linea storica compresa fra i due suddetti tratti a doppio binario, nonché la realizzazione di ulteriori tratti di raddoppio grazie alle opere connesse con le lunghe gallerie realizzate in prima macrofase.

La connessione fra linea storica e linea veloce è assicurata in corrispondenza di alcune stazioni.

Nello specifico, il progetto (il cui perimetro di intervento è costituito dalla tratta Fiumetorto-Bicocca) può essere così suddiviso:

- tratta Fiumetorto - Castronovo Lercara: realizzazione nella prima macrofase di un doppio binario in variante in sostituzione dell'attuale tracciato a semplice binario. Sul nuovo tratto a doppio binario, che si sviluppa prevalentemente in galleria, sarà realizzata la nuova fermata di Valle del Torto (Lotti 1 e 2);
- tratta Castronovo Lercara -Caltanissetta Xirbi: realizzazione di un tratto in semplice binario in variante rispetto alla linea storica (Lotto 3);
- tratta Caltanissetta Xirbi - Enna Sacchitello: verrà realizzato in prima macrofase un tratto di linea veloce a semplice binario in variante alla linea storica (Lotto 4a);
- tratta Enna Sacchitello - Assoro Dittaino: in prima macrofase è prevista la realizzazione della nuova tratta veloce a semplice binario in variante rispetto alla linea storica (Lotto 4b);
- tratta Assoro Dittaino - Catenanuova: in prima macrofase è prevista la realizzazione della nuova tratta veloce a semplice binario in variante rispetto alla linea storica (Lotto 5);
- tratta Catenanuova-Bicocca: nel 2025 è stata attivato il raddoppio della linea, con dismissione della vecchia linea semplice binario (Lotto 6).

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

Benefici commerciali Fase

VELOCITÀ

Al 2026, riduzione dei tempi di percorrenza tra Palermo-Catania non inferiore a 5' in relazione al modello di esercizio

Nuovo collegamento Palermo - Catania prima macrofase

Benefici commerciali a completamento del progetto



VELOCITÀ

Il nuovo collegamento Palermo-Catania permetterà di ridurre, a regime, i tempi di percorrenza attuali di circa 60', collegando le due città metropolitane in circa 2 ore, rispetto alle 3 h attuali. La nuova infrastruttura consentirà di rivedere il modello di servizio che preveda la velocizzazione dei collegamenti fra le principali città siciliane



PRESTAZIONI

L'adeguamento prestazionale dell'intera infrastruttura interessata da progetto in termini di modulo peso assiale e sagoma rappresenta un primo step di potenziamento finalizzato a creare le condizioni di sviluppare il traffico dei treni merci all'interno dell'isola



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Miglioramento dell'accessibilità ai servizi ferroviari grazie alla realizzazione delle nuove località di servizio di Valle del Torto, Enna Sacchitello e all'adeguamento delle stazioni principali ricadenti sulla nuova linea e sui tratti di linea storica che rimarranno in esercizio. Per fasi, con completamento oltre il 2030



CAPACITÀ

Sviluppo di un nuovo modello di offerta che preveda collegamenti veloci tra i maggiori centri abitati e collegamenti capillari fra le province di Agrigento, Caltanissetta, Enna e Catania

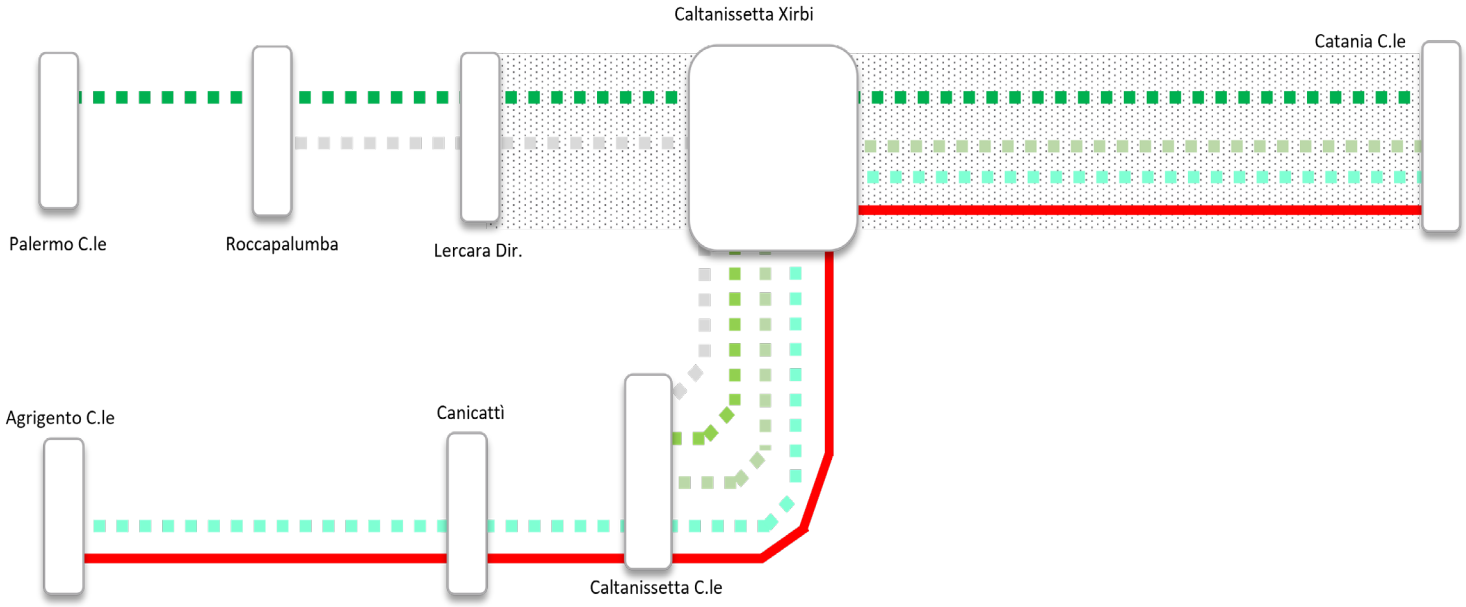
I principali numeri del progetto*

180 km	Lunghezza linea
12‰	Pendenza massima linea
200 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C45 High Cube	Sagoma
600 m	Modulo

* nelle tratte raddoppiate

Nuovo collegamento Palermo - Catania
prima macrofase

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■ ■	Palermo C.le – Catania	8 treni/g	1 treno/2h
■ ■	Caltanissetta C.le – Roccapalumba	7 treni/g	7 treni/g
■ ■	Caltanissetta C.le – Caltanissetta Xirbi	6 treni/g	6 treni/g
■ ■	Caltanissetta C.le – Catania C.le	9 treni/g	9 treni/g
■ ■	Agrigento – Catania C.le	5 treni/g fino a Caltanissetta C.le	6 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■	Agrigento – Roma	Non presente	2 treni/g

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

- Completamento raddoppio Messina – Catania

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



Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo • 2029

Rif. CdP-I: I162 - Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo

Descrizione del progetto
La linea Palermo - Trapani via Milo risulta temporaneamente sospesa all'esercizio dal 2013.

L'intervento consiste nell'eliminazione dei diffusi cedimenti localizzati nei tratti in rilevato e nella modifica alla geometria del tracciato e alle opere di difesa dell'infrastruttura ferroviaria, nonché la velocizzazione degli incroci tra treni nelle stazioni ed il miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio.

L'intervento è strettamente correlato ad altro progetto in cui si prevede l'adeguamento ai nuovi standard degli apparati tecnologici per la gestione degli impianti.

È prevista inoltre l'implementazione del sistema ERTMS L2 stand alone.

Attraverso questa azione di Piano sarà possibile migliorare il servizio di collegamento ferroviario tra l'area urbana e suburbana di Palermo con Trapani, garantendo minori tempi di percorrenza e maggiore accessibilità.

Benefici commerciali



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Piraineto-Trapani è pari a circa 2h e 50' (via Castelvetrano). L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 70' (via Milo)



REGOLARITÀ

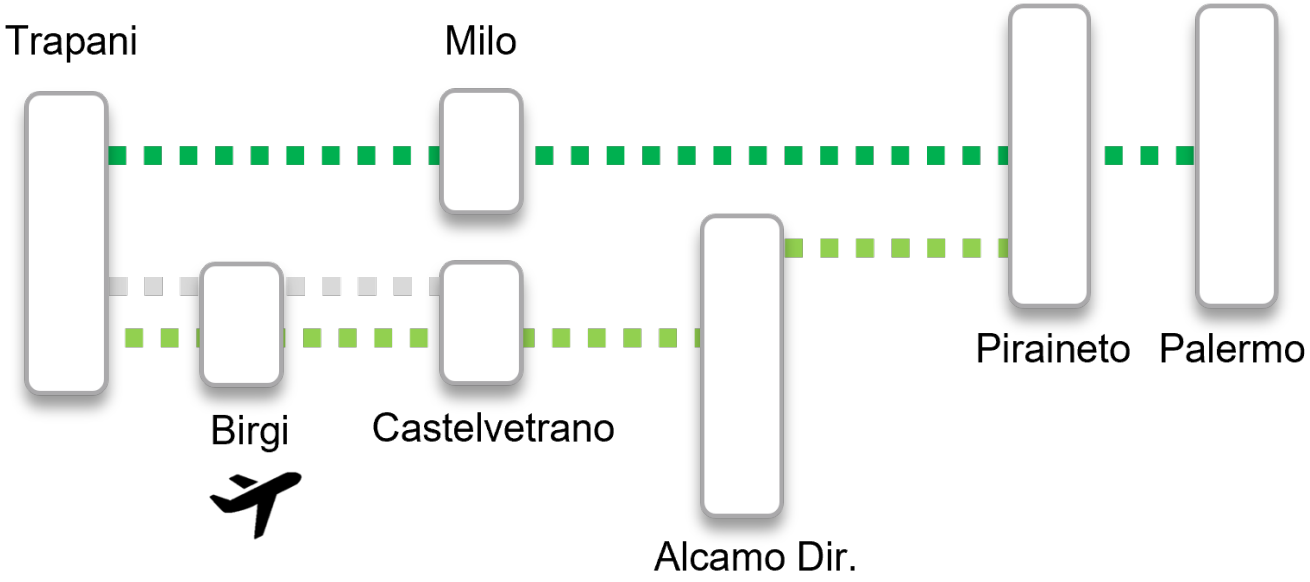


ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Miglioramento dell'accessibilità ai servizi ferroviari grazie al potenziamento delle linee: L1 Trapani - Palermo C.le con frequenza 120', L2 Castelvetrano -Trapani con frequenza 120' e L3 Piraineto - Trapani

Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■ ■ ■	Palermo – Trapani via Milo	Non presente	1 treno/2h
■ ■ ■	Piraineto – Trapani via Castevetrano	6 treni/giorno	6 treni/g
■ ■ ■	Castelvetrano – Trapani	1 treno/2h	1 treno/2h

PROGETTI CORRELATI:

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

- Nodo di Palermo - Passante ferroviario Palermo Centrale /Notarbartolo – Carini
- Collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi

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

Potenziamento collegamenti bacino di Augusta

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: P251 - Collegamento porto di Augusta

Descrizione del progetto

L'intervento per la variante di tracciato tra le stazioni di Brucoli e Priolo, sul quale ricadrà una nuova stazione ferroviaria, consentirà di eliminare le interferenze fra infrastruttura ferroviaria e tessuto urbano della città di Augusta.

La nuova stazione ferroviaria ed il nuovo collegamento con il porto, saranno gestiti tramite specifici Apparati Computerizzati Centrali (ACC) interfacciati nel sistema di comando e controllo in uso sulla linea Catania-Siracusa.

La tratta di linea interessata dai due progetti sarà caratterizzata dalle seguenti prestazioni:

- D4 per il peso assiale;
- P/C 45 per la sagoma;
- 600 metri per il modulo.

La variante di tracciato a semplice binario elettrificato consentirà di ridurre di circa 4 km l'estesa del tracciato tra le stazioni di Brucoli e Priolo. Su tale variante è prevista la realizzazione della nuova stazione di Augusta, distante circa 2,5 km dal centro città.

Per la nuova stazione si ipotizza un binario di incrocio di capacità di circa 250 metri, collegato mediante comunicazioni percorribili in deviata a 60 km/h rispetto al binario di corretto tracciato, con tronchini di indipendenza.

I binari, serviti da marciapiedi di lunghezza non inferiore a 250 metri e altezza 55 centimetri, collegati tra di loro da un sottopasso, garantiranno ingressi contemporanei per treni provenienti da direzioni opposte.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

La variante di Augusta consente di eliminare le interferenze tra l'IFN ed il tessuto urbano dell'omonima città. In tale contesto, vista la delocalizzazione della stazione, dovranno essere previste opportune dotazioni ai fini dell'intermodalità

I principali numeri del progetto

18‰	Pendenza massima linea
90 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
D4	Peso assiale
P/C45 Hight Cube	Sagoma
600 m	Modulo

Elettrificazione Palermo-Trapani via Milo

PNRR
Misura 1.10

- **2027** *fase*
- **2029** *completamento*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P236 - Elettrificazione della tratta Cinisi -Alcamo dir.-Trapani della linea Palermo-Trapani via Milo

Descrizione del progetto
Il progetto consente di completare l'elettrificazione della linea Palermo C.le-Trapani via Milo intervenendo nella tratta a semplice binario Trapani-Cinisi per un'estensione complessiva di circa 87 km.

L'intervento di elettrificazione prevede la realizzazione di quattro nuove sottostazioni elettriche localizzate nelle località di Partinico, Alcamo D.ne, Bruca e Milo, nonché una cabina di trasformazione in corrispondenza di Piraineto.
In prima fase è prevista l'elettrificazione della tratta Cinisi - Alcamo Dir.

Sulla linea è attualmente sospeso il servizio ferroviario. Su altro progetto di investimento, anch'esso finanziato e in corso, è previsto il ripristino della linea attraverso interventi alla sede ferroviaria con potenziamento infrastrutturale volto ad aumentare puntualmente le prestazioni della linea.

Benefici commerciali Fase



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Il progetto permette di migliorare il servizio in termini di comfort e prestazioni consentendo di evitare la rottura di carico a Piraineto da/verso Palermo C.le, dovuta alla differenza tra i sistemi di trazione

Benefici commerciali a completamento del progetto



VELOCITÀ

L'elettrificazione, unitamente all'intervento di ripristino della linea, consente di ridurre i tempi di percorrenza fra il Nodo di Palermo e la città di Trapani



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Il completamento del raddoppio del Passante di Palermo consentirà lo sviluppo di un servizio diretto, interamente con trazione elettrica, tra Palermo e Trapani



SOSTENIBILITÀ

L'abbandono della trazione termica incrementa la sostenibilità ambientale e acustica del servizio ferroviario, derivante dalla sostituzione dei rotabili a carburante a favore degli elettrici

Palermo-Agrigento-Porto Empedocle

PNRR
Misura 1.10

- **2026** *fase*
- **2027** *completamento*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P247 - Potenziamento Palermo-Agrigento-Porto Empedocle bassa

Descrizione del progetto

LL'intervento prevede l'aumento prestazionale del tratto di linea compreso fra Lercara Dir. e Agrigento C.le (59 km) della linea Palermo-Agrigento C.le, all'interno della quale ricade la stazione di Agrigento Bassa, diramazione per la tratta Agrigento Bassa-Porto Empedocle (10 km).

La tratta Lercara Dir. - Agrigento C.le sarà oggetto di interventi atti a incrementare le caratteristiche di peso assiale della linea, al fine di consentire la circolazione di nuove tipologie di materiale rotabile.

La tratta Agrigento Bassa-Porto Empedocle sarà oggetto di interventi a difesa del corpo stradale (fase), di interventi di upgrade tecnologico e interventi di riqualificazione della località di Tempio di Vulcano al fine di migliorare l'accessibilità all'area archeologica limitrofa. L'intervento sull'infrastruttura Lercara Dir.- Agrigento C.le permetterà di ottenere una codifica di massa assiale di tipo C3, coerente con la rimanente tratta Lercara Dir.- Palermo C.le.

L'intervento di riqualificazione della fermata di Tempio di Vulcano consente di ottenere una banchina di lunghezza non inferiore a 125 metri e h55 nonché migliorare l'accessibilità alla località di servizio.

Entrambe le tratte saranno gestite tramite il nuovo sistema ACC-M/SCC-M/ERTMS L2 in coerenza con l'attrezzaggio della linea Palermo-Agrigento, ambito altro progetto di investimento.

Benefici commerciali al completamento del progetto

CAPACITÀ

L'intervento infrastrutturale in grado di migliorare le caratteristiche della linea in termini di codifica di massa assiale consentiranno la circolazione di nuove tipologie di materiale rotabile, a beneficio del comfort e della capacità di trasporto

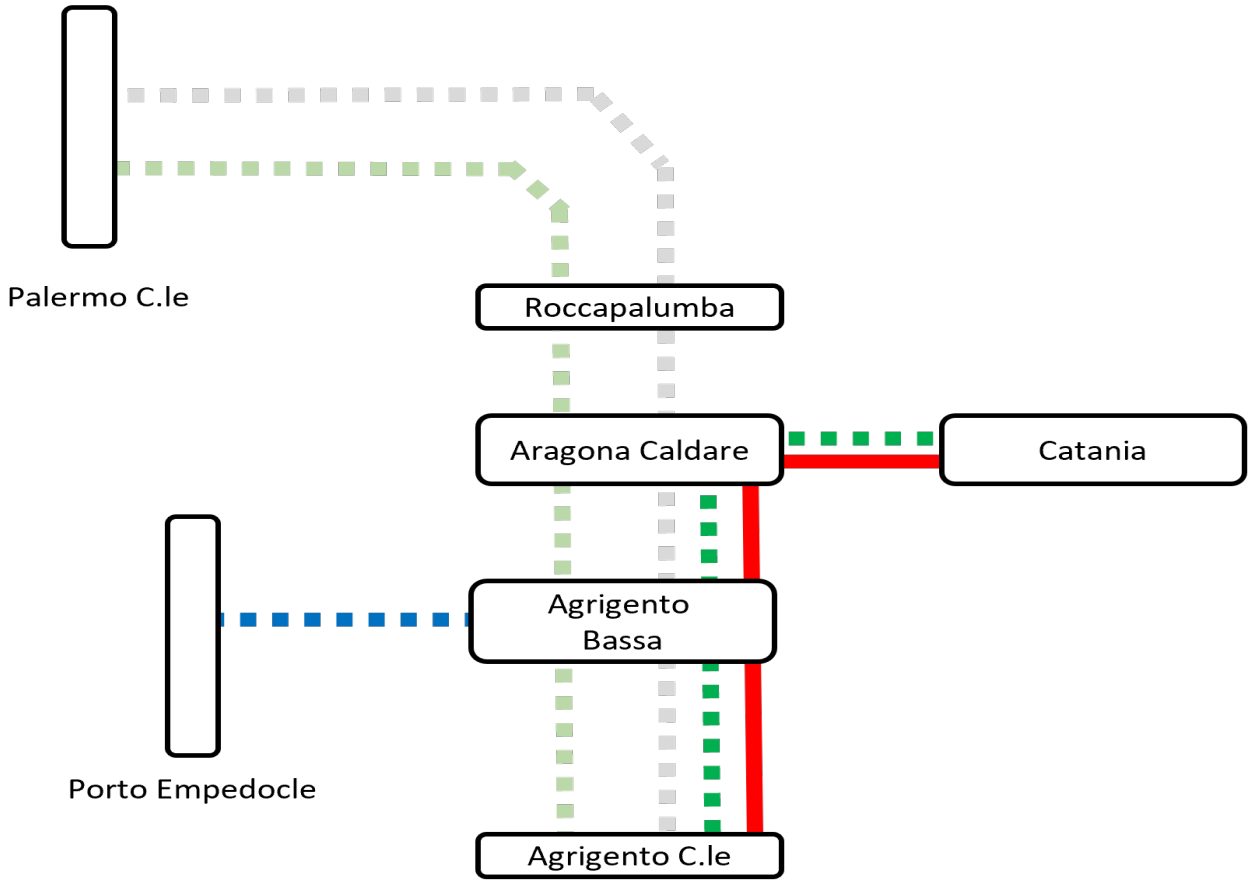
INTEGRAZIONE DELLA RETE

L'incremento prestazionale della tratta Lercara Dir. ed Agrigento è coerente con l'intervento di raddoppio del tratto Fiumetorto-Lercara Dir. nell'ambito del progetto di realizzazione della nuova linea veloce Palermo-Catania, che consente di aumentare la capacità dell'infrastruttura con sensibile diminuzione dei tempi di percorrenza

ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Ambito altro investimento tra Aragona Caldare ed Agrigento Bassa verranno realizzate le due nuove fermate Agrigento Ospedale e Agrigento Fontanelle al fine di migliorare l'accessibilità ai servizi ferroviari

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Palermo C.le – Agrigento C.le	1 treno/h Con vuoti d'offerta	1 treno/h con vuoti d'offerta
	Veloce Palermo C.le – Agrigento C.le	Non presente	3 treni/g
	Agrigento C.le – Catania C.le	4 treni/g fino a Caltanissetta C.le	6 treni/g
	Agrigento Bassa – Porto Empedocle	Non presente	3 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Agrigento – Roma	Non presente	2 treni/g

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

- Completamento raddoppio Messina – Catania
- Nuovo collegamento Palermo – Catania 1° macrofase

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

Collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi

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: P250 - Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi

Descrizione del progetto

L'investimento prevede la realizzazione di un nuovo sistema di collegamento fra l'aeroporto di Trapani-Birgi e la linea ferroviaria Trapani-Marsala, al fine di promuovere l'intermodalità ferro-aria ottimizzando la condizioni che favoriscano la prossimità dei sistemi ed un interscambio quanto più rapido possibile.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria e di un camminamento pedonale che colleghi la stessa con lo scalo aeroportuale, consentendo di soddisfare i criteri di economicità ed efficienza, anche sulla base dei volumi aeroportuali attesi in un orizzonte temporale di medio periodo.

Benefici commerciali

INTERMODALITÀ

Il collegamento consente di migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Trapani-Birgi e l'intermodalità tra servizi aeroportuali e ferroviari

ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Miglioramento dell'accessibilità ai servizi ferroviari grazie al potenziamento delle linee: L1 Trapani - Palermo C.le con frequenza 120', L2 Castelvetrano -Trapani con frequenza 120' e L3 Piraineto - Trapani



Caltagirone - Gela: ripristino della linea

PNRR
Misura 1.10

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

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Italiadomani PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P232 - Linea Caltagirone - Gela: ripristino della linea

Descrizione del progetto

L'intervento, finalizzato alla riattivazione all'esercizio della linea, interessata da un movimento franoso che ne ha determinato la temporanea chiusura, consiste nella realizzazione (per fasi) di un nuovo viadotto ferroviario fra Caltagirone e Gela, nella verifica e adeguamento delle opere civili e delle gallerie, nell'ammodernamento tecnologico del tratto di linea e nel miglioramento dell'accessibilità nella stazione di Niscemi.

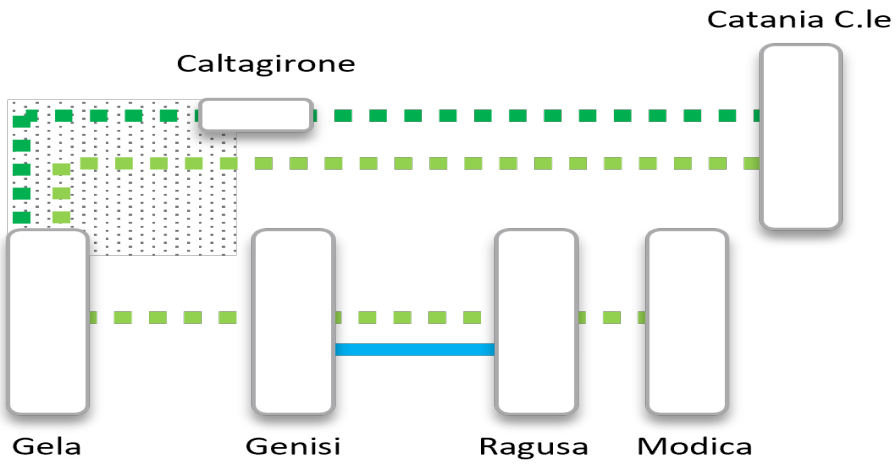
Obiettivo dell'intervento è garantire la continuità di viaggio fra Catania e Gela, consentendo l'accesso ai servizi ferroviari anche ai centri urbani di Niscemi e Gela.
Il progetto sarà realizzato per fasi. E' prevista una prima fase sulla tratta Caltagirone - Niscemi e una seconda fase sulla tratta Niscemi - Gela.

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

Benefici commerciali

CAPACITÀ	Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea a 4 treni/h
ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Collegamento del bacino di Gela e Caltagirone con il nodo di Catania

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
■■■	Catania C.le – Gela	4 treni/g fino a Caltagirone	6 treni/g
■■■	Catania C.le – Modica	Non presente	3 treni/g
▬	Genisi - Ragusa	Non presente	1 treno/h

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

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

Raddoppio Palermo - Messina tratta Ogliastrillo - Castelbuono

• **2029**

Rif. CdP-I: 0336 - Raddoppio Palermo - Messina tratta Fiumetorto - Castelbuono

Descrizione del progetto

L'intero progetto prevede il raddoppio della tratta Fiumetorto - Castelbuono per una estensione di circa 32 km. Sono già state realizzate attivazioni parziali da Fiumetorto a Campofelice con la nuova fermata di Lascari.

La prima fase del progetto prevede l'attivazione del doppio binario sulla tratta Fiumetorto - Ogliastrillo, nuova località di servizio poco prima della stazione di Cefalù. La prima fase dell'intervento è stata attivata a dicembre 2017.

La seconda fase prevede il raddoppio della rimanente parte di tracciato da Ogliastrillo a Castelbuono che si estenderà per circa 13 km, di cui 11 km in galleria, e vedrà la realizzazione della nuova fermata sotterranea di Cefalù e della nuova stazione di Pollina-Castelbuono.

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Tratta Fiumetorto - Castelbuono

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



REGOLARITÀ



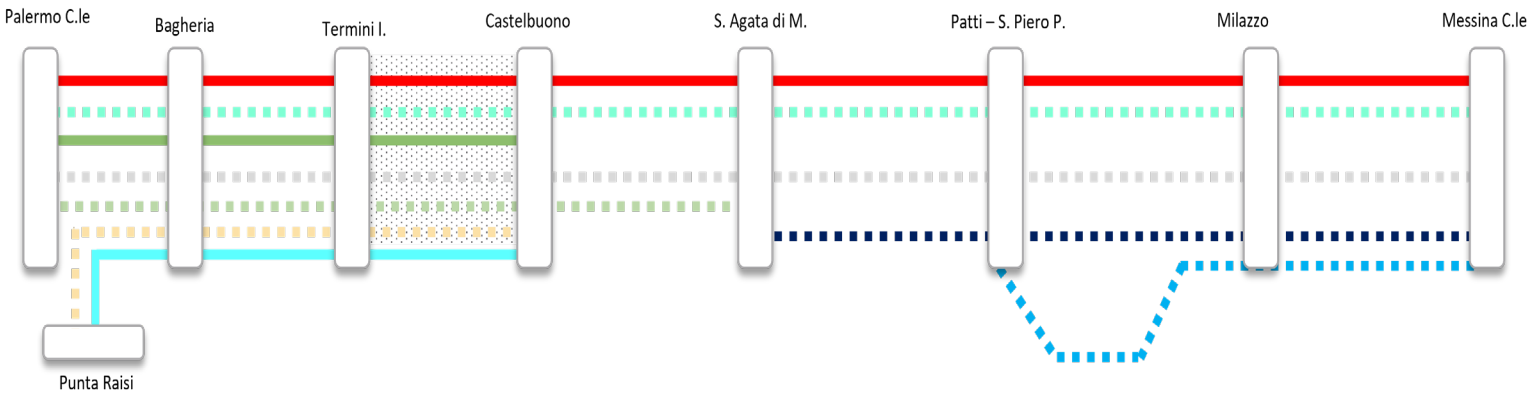
ACCESSIBILITÀ ALLA RETE



VELOCITÀ

Raddoppio Palermo - Messina
tratta Ogliastrillo - Castelbuono

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Veloce Messina – Palermo	Non presente	3 treni/g
	Palermo C.le – Castelbuono	1 treno/h fino a Termini Imerese	1 treno/h
	Messina – Palermo	14 treni/g	14 treni/g
	Palermo C.le – S. Agata di Milit.	14 treni/g	1 treno/2h
	Messina C.le – S. Agata di Milit.	22 treni/g	1 treno/2h
	Messina C.le – Patti SPP/Milazzo	12 treni/g	1 treno/2h
	Castelbuono – Punta Raisi	Non presente	1 treno/h
	Castelbuono – Anello – Punta Raisi	Non presente	1 treno/2h

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Palermo C.le – Roma/Milano	5 treni/g	5 treni/g

PROGETTI CORRELATI:
Il modello di esercizio fa riferimento ad uno scenario che prevede l'attivazione anche dei seguenti progetti:
- Anello di Palermo
- Nodo di Palermo - Passante ferroviario Palermo Centrale /Notarbartolo - Carini

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

Nuove fermate in Sicilia

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

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

Descrizione del progetto

Gli interventi ricompresi nel progetto della Metroferrovia di Ragusa, previsti nel 2029, consistono in:

- adeguamento impianti esistenti di Ragusa e Ragusa Ibla;
- realizzazione dei nuovi impianti di Ragusa Ospedale e Ragusa Archimede;
- ripristino dell'impianto di Genisi con funzione di PM;
- realizzazione di nuovi apparati (ACC) e, nell'ambito di altro intervento correlato, migrazione delle attuali tecnologie di gestione del traffico ferroviario in ambiente ERTMS L2.

È prevista inoltre, nel 2027, in altro progetto di investimento, la realizzazione della nuova fermata di Acireale in località Bellavista, con annessa viabilità di accesso e piazzale.

La realizzazione delle fermate di Agrigento Ospedale e Agrigento Fontanelle è prevista nel 2028, di Carini Centro Ricerche nel 2030 e di Aci Castello, non finanziata, oltre il 2030.

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

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Le nuove fermate garantiranno il servizio di nuovi quartieri delle città di Ragusa e Acireale, oggi non servite



ACCESSIBILITÀ PRM



Sistemazione nodo di Catania: interramento stazione di Catania Centrale

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

Rif. CdP-I: 0270 - Sistemazione nodo di Catania

Descrizione del progetto

Il nodo di Catania è oggetto di investimenti finalizzati al miglioramento dell'accessibilità al servizio, nell'ambito di un più ampio piano di riqualificazione e ricucitura del tessuto urbano.

L'intervento consiste in prima fase, nell'interramento della linea ferroviaria lungo la tratta Catania Acquicella - Bicocca per consentire il prolungamento della pista del vicino aeroporto. In seconda fase, sono previsti l'interramento della stazione di Catania Centrale e la realizzazione di un nuovo tracciato a doppio binario (4,8 km circa), prevalentemente in galleria, tra quest'ultima e la stazione di Catania Acquicella, nonché la realizzazione di due nuove fermate urbane lungo il tracciato.

Sarà realizzato, in prima fase, un ulteriore binario di circolazione nell'impianto di Fontanarossa (2028) per le complessive necessità del nodo di Catania.

In seconda fase, contestualmente all'interramento della stazione di Catania Centrale, la stazione di Fontanarossa sarà interessata da un ulteriore intervento di allungamento dei marciapiedi a 350 metri

Attraverso questa azione di Piano saranno create le condizioni per ottenere un miglioramento della regolarità della circolazione e dell'accessibilità al servizio metropolitano.

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

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Possibilità di nuovi servizi di tipo metropolitano nelle nuove fermate di Catania Porto e Catania Santa Maria Goretti



CAPACITÀ

Nodo di Palermo - Passante ferroviario Palermo Centrale/Notarbartolo - Carini

• 2028

Rif. CdP-I: 0036 - Nodo di Palermo

Descrizione del progetto

Il progetto prevede il raddoppio della linea Palermo - Trapani nel tratto urbano Palermo Centrale/Brancaccio - Carini, da cui prosegue il collegamento a doppio binario elettrificato per l'aeroporto Falcone - Borsellino.

Come nuovi interventi, il progetto prevede, in differenti fasi di attivazione:

- il raddoppio della tratta Orleans - Palermo Notarbartolo, con attivazione della nuova fermata Palermo Tribunale;
- la realizzazione della nuova fermata Lazio nel tratto già raddoppiato compreso fra Palermo Notarbartolo e Carini.

Tra gli interventi già attivati nell'ambito del progetto risultano l'upgrade tecnologico della stazione di Palermo Centrale, il raddoppio Palermo Notarbartolo - Carini - Palermo Tribunale, il raddoppio Brancaccio - ex Bivio Oreto - Palazzo Reale/Orleans, le nuove fermate di Guadagna, Maredolce, Lolli, Capaci e Palermo De Gasperi.

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 4 treni/h a 8 treni/h nei due sensi di marcia



REGOLARITÀ



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE



VELOCITÀ

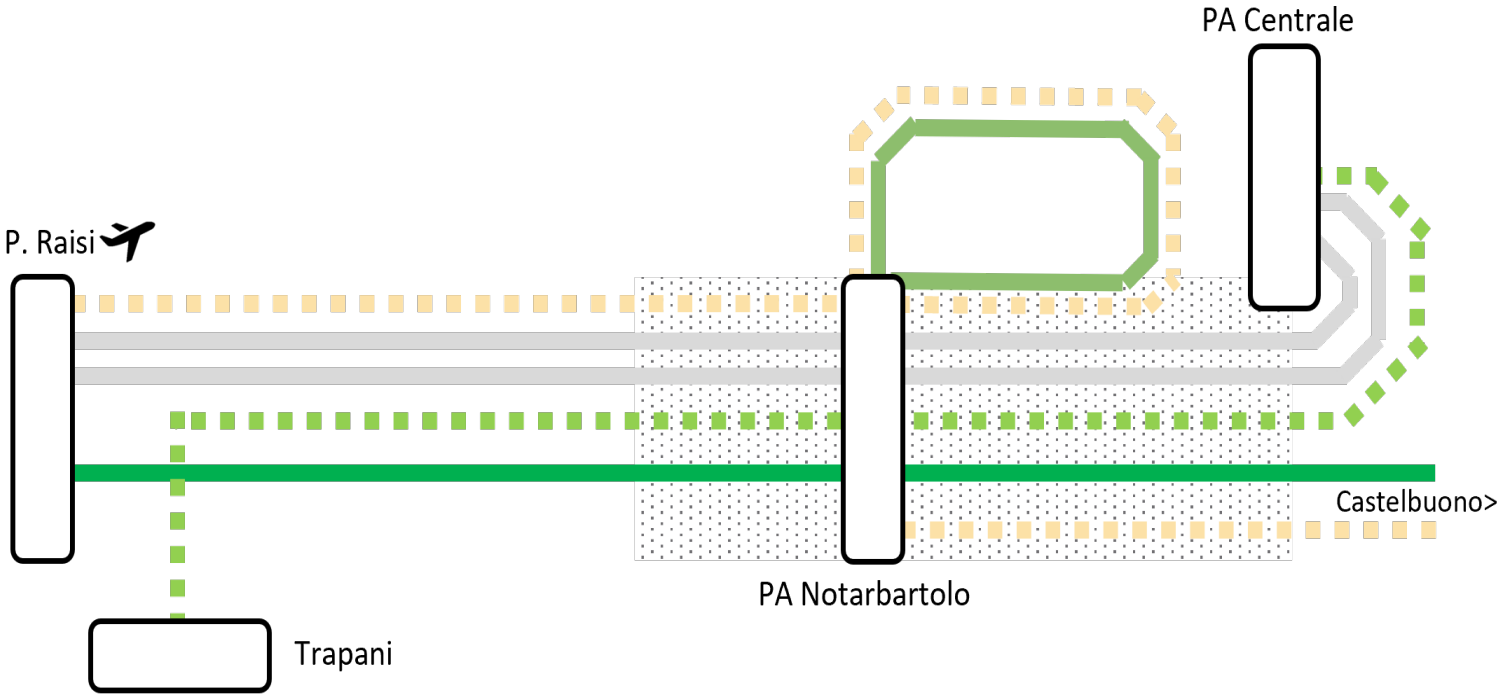
I principali numeri del progetto

20‰	Pendenza massima linea
130 km/h	Velocità massima
3 Kv c.a.	Elettrificazione
D4*	Peso assiale
PMO3**	Sagoma
140/400 m	Modulo

(*) Permane la classificazione C3L in relazione a porzioni di linea storica successivamente raddoppiate

(**) Permane la sagoma FS sulla galleria storica Re Federico

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Palermo C.le – Punta Raisi	1 treno/h	1 treno/h
	Veloce Palermo C.le – Punta Raisi	1 treno/h	1 treno/h
	Anello di Palermo	2 treni/h Notarbartolo - Giachery	**1 treno/h**
	Castelbuono – Punta Raisi	Non presente	**1 treno/h**
	Castelbuono – Anello – Punta Raisi	Non presente	**1 treno/2h**
	Palermo C.le – Trapani	Non presente	**1 treno/2h**

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

- Completamento raddoppio Palermo – Castelbuono
- Ripristino linea Palermo – Trapani via Milo
- Elettrificazione linea Palermo – Trapani via Milo

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

Linea Messina - Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo • 2030

Rif. CdP-I: 0249 - Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo

Descrizione del progetto

Il progetto di raddoppio del tratto Giampilieri-Fiumefreddo, in variante rispetto all'attuale linea per un'estensione di circa 42 km, consentirà di completare il raddoppio dalla linea Messina-Catania, mantenendo un breve tratto di collegamento con l'attuale stazione di Letojanni.

Rispetto alla linea a semplice binario attualmente in esercizio, parallela alla costa, il nuovo percorso si sviluppa a monte dell'attuale con la contestuale realizzazione di nuove località di servizio: Fiumefreddo-Calatabiano, Taormina-Giardini Naxos, Taormina, S. Alessio-S. Teresa, Nizza-Alì e Itala-Scaletta.

L'intervento è suddiviso in due lotti funzionali:
Il primo è relativo al raddoppio del tratto Fiumefreddo - Taormina, allacciato tramite interconnessione alla linea storica e contestuale messa fuori esercizio della linea attuale fra gli impianti Fiumefreddo e Alcantara. La località di Taormina in questa fase assume temporaneamente la funzione di stazione di passaggio dal doppio al semplice binario da cui si dirama l'interconnessione a semplice binario fino alla stazione di Letojanni (linea storica).
Il secondo lotto è relativo al completamento del raddoppio fino a Giampilieri e la dismissione della linea attuale fra gli impianti di Letojanni e Giampilieri. Verrà mantenuta in esercizio l'interconnessione per Letojanni che assumerà la funzione di linea diramata nonché il collegamento Letojanni-Alcantara finalizzato all'esercizio della linea turistica Alcantara - Motta Camastra. La stazione di Letojanni in particolare potrà assumere la funzione di stazione di testa per i servizi metropolitani dell'area di Catania.

Caratteristiche tecniche

L'intera linea ricade nell'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina facente parte del Corridoio Core Scandinavo Mediterraneo della rete TEN-T. In questa sezione sarà caratterizzato da sagoma idonea per trasporti codificati High Cube, modulo 600 metri, peso assiale D4. La gestione della linea avverrà tramite ACC-M/SCC-M/ERTMS L2.

Benefici commerciali



VELOCITÀ

Ridurre i tempi di percorrenza tra Catania e Messina di circa 20 minuti



CAPACITÀ

Il raddoppio della linea permetterà di poter programmare fino a 10 treni/h per senso di marcia



REGOLARITÀ

Il raddoppio della linea permetterà di eliminare le interferenze di circolazione nelle stazioni di passaggio da doppio a semplice binario e nelle stazioni dove si effettuano gli incroci



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

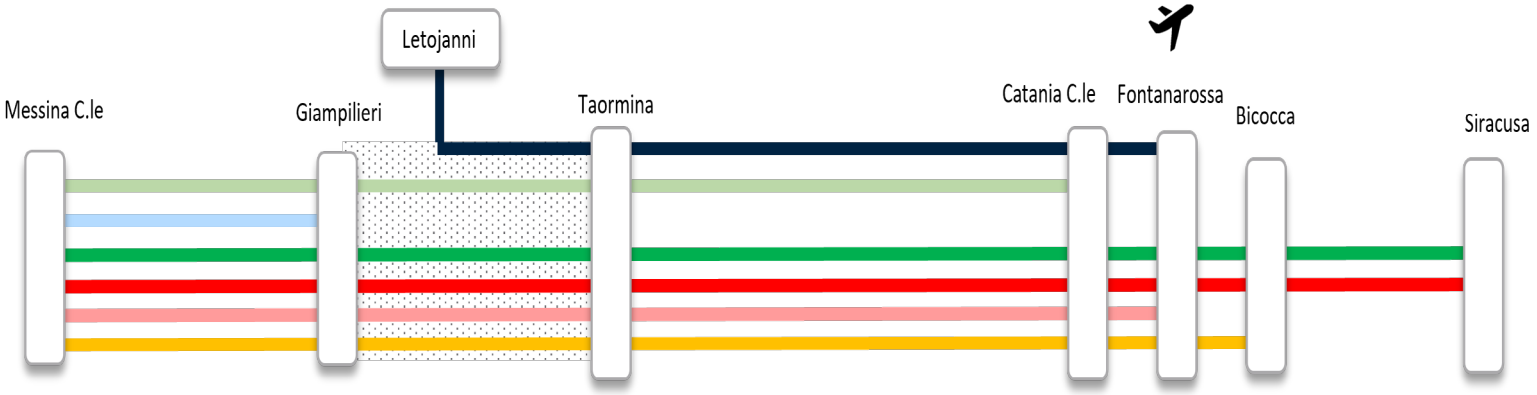
Possibilità di sviluppo di servizi di collegamento veloce fra i maggiori centri abitati e servizi di tipo metropolitano verso il nodo di Catania, con realizzazione delle nuove località di servizio Fiumefreddo-Calatabiano, Taormina-Giardini Naxos, Taormina, S. Alessio-S. Teresa, Nizza-Alì e Itala-Scaletta



PRESTAZIONI

Linea Messina - Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Messina C.le – Catania C.le	17 treni/g	1 treno/h
	Messina C.le - Giampilieri	14 treni/g	1 treno/h
	Letojanni – Catania Fontanarossa	Non presente	1 treno/h
	Veloce Messina C.le - Siracusa	12 treni/g di cui 9 treni/g (veloce)	1 treno/2h

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Bicocca – Messina	5 treni/g	10 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Siracusa – Roma/Milano	5 treni/g	5 treni/g
	Agrigento – Roma	Non presente	2 treni/g

PROGETTI CORRELATI:

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

- Sistemazione del Nodo di Catania

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