IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE TRENTINO ALTO ADIGE



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE


TRENTINO
ALTO ADIGE

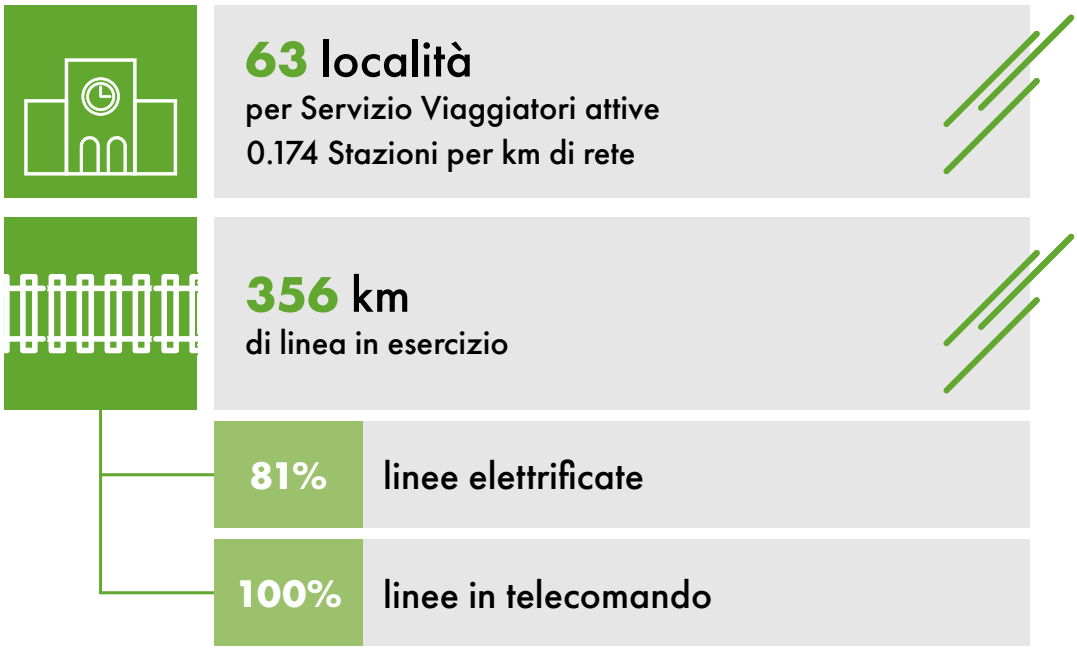
TRENTINO ALTO ADIGE

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	15
Overview delle azioni oltre il 2030	25
Azioni di Piano oltre il 2030	26

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Trentino Alto Adige si estende per 13.619 km² e conta 1 milione di abitanti. Il territorio è suddiviso in 293 Comuni distribuiti in 2 Province.

La Regione si posiziona all'11° posto per superficie e numero di enti locali e al 16° posto in Italia per popolazione e densità abitativa.



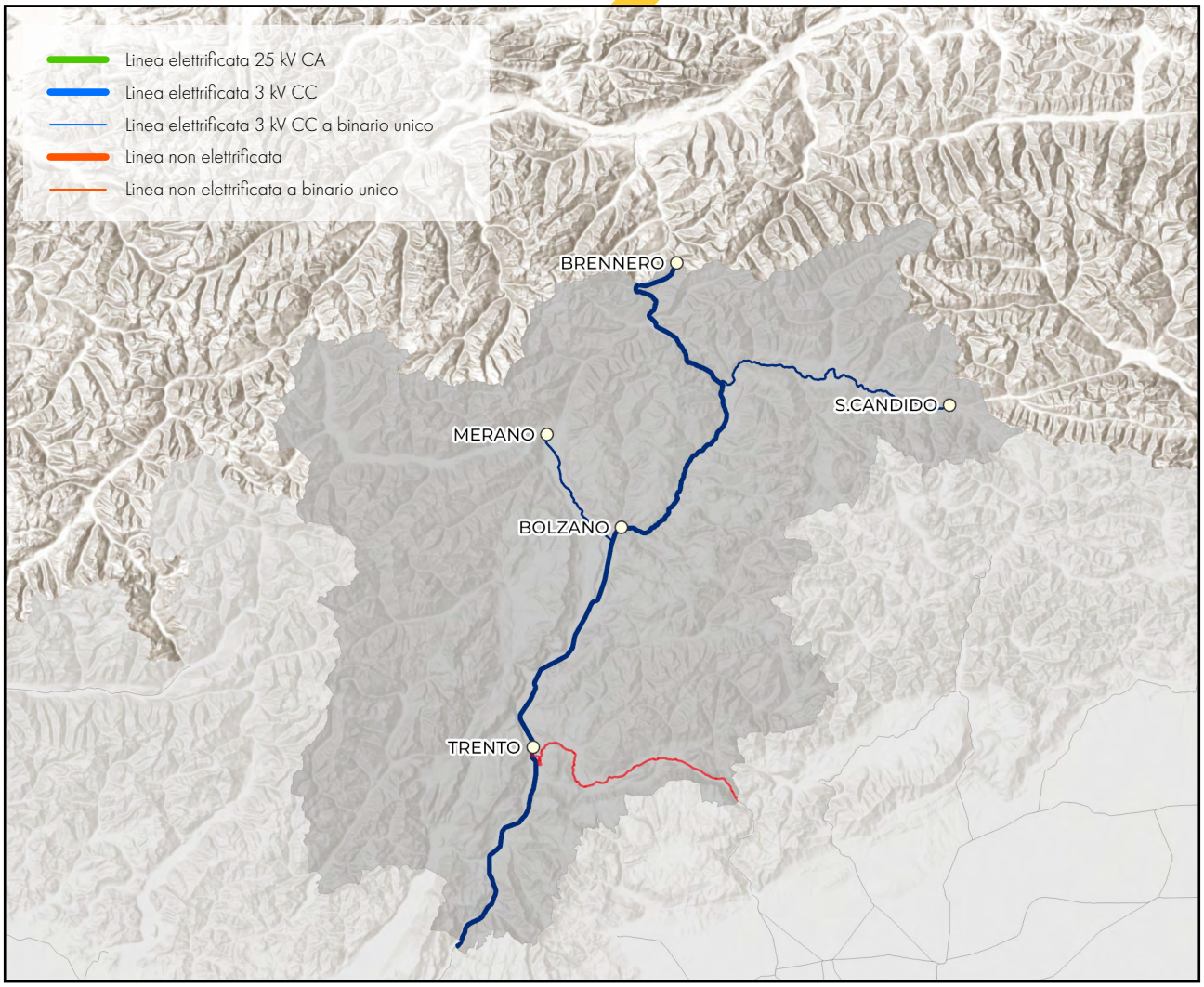
Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

ALIMENTAZIONE

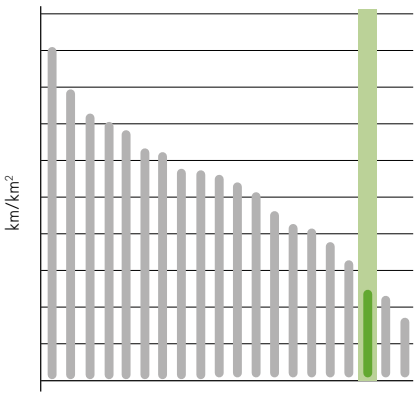
Linee elettrificate	289 km
› Linee a doppio binario	193 km
› Linee a semplice binario	96 km
Linee non elettrificate (diesel)	67 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	356 km

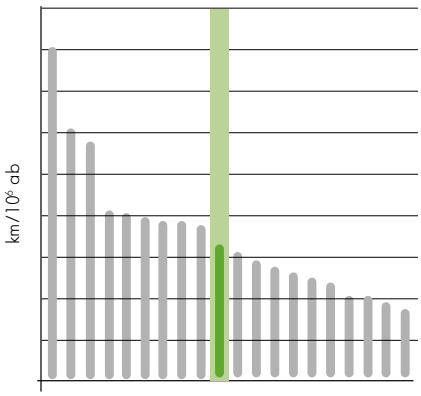


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



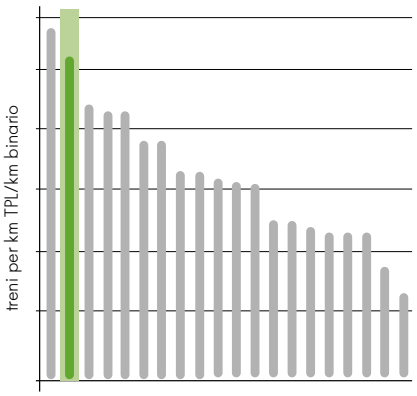
0,026 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



337,8 km/10⁶ ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



12.684 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

Il sistema di trasporti del Trentino Alto Adige è attualmente centrato sui due capoluoghi di provincia Trento e Bolzano.

La linea principale è la linea del Brennero, interamente percorsa dalla relazione extraurbana veloce Brennero - Verona - Bologna ogni due ore.

A Trento sono presenti le relazioni della linea della Valsusgana con servizi extraurbani:

- Trento - Bassano del Grappa (60'), **integrata** a Bassano del Grappa con i servizi da/per Venezia;

e servizi suburbani:

- Trento - Borgo Valsugana (60') con **integrazione di frequenza a 30 minuti** nella tratta suburbana;
- la stazione di Trento è interessata anche dai servizi extraurbani passanti Bolzano - Rovereto/Ala e Bolzano - Verona con frequenza oraria.

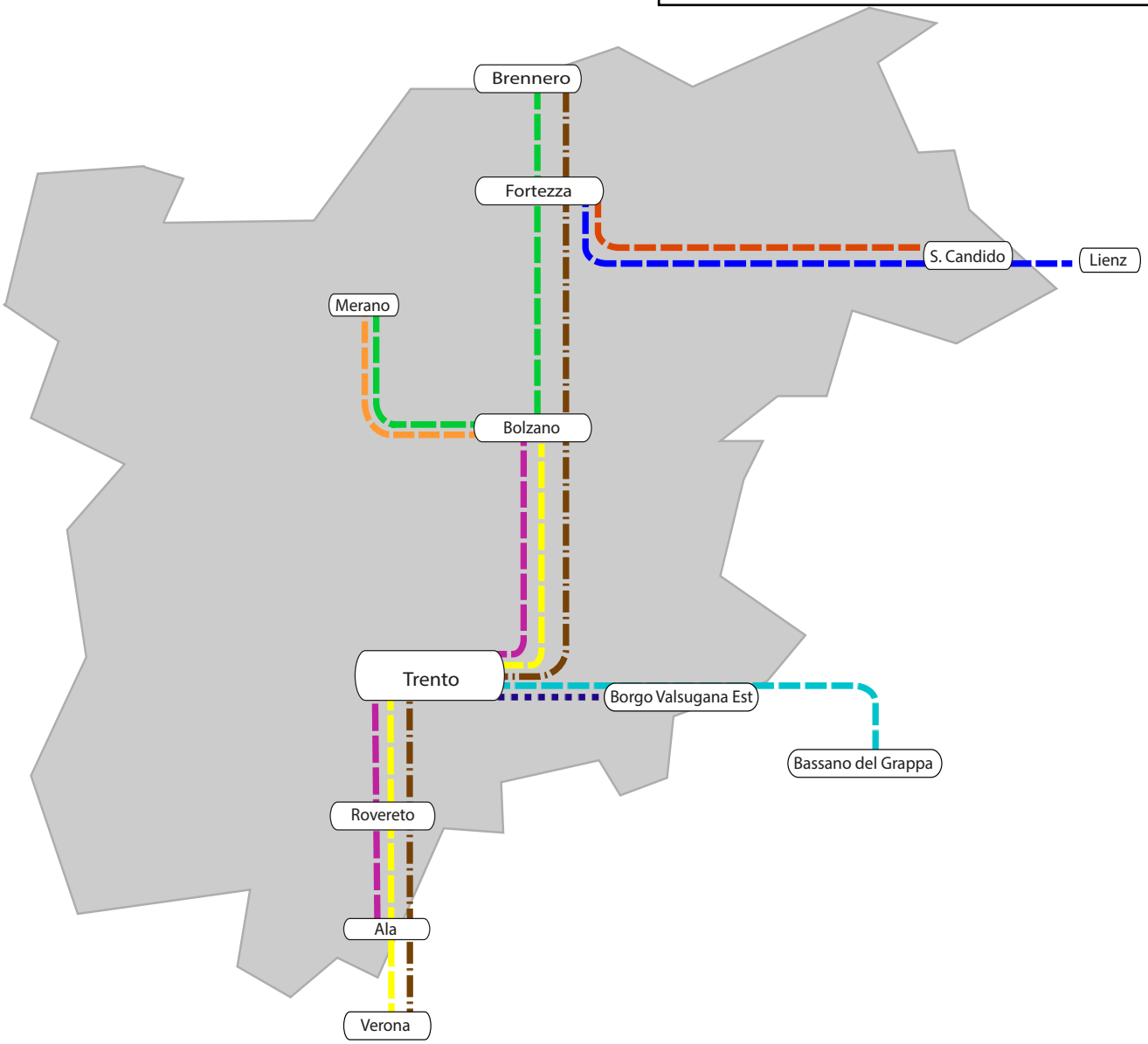
Nella stazione di Bolzano si attesta la linea proveniente da Merano caratterizzata da servizi extraurbani con cadenzamento semiorario prolungati ogni ora su Brennero, realizzando un'integrazione di frequenza tra Merano e Brennero con i servizi regionali veloci provenienti da Bologna/Verona.
Da Bolzano, inoltre, originano servizi suburbani verso Verona (60') e Ala (60') che, nella tratta Bolzano - Ala, realizzano un cadenzamento integrato con frequenza di 30 minuti.

La stazione di Fortezza è attualmente termine del servizio della Val Pusteria verso San Candido/Lienz con un servizio extraurbano cadenzato ogni mezz'ora. Il servizio viene considerato internazionale perché le corse iniziano e terminano in Austria.

Tutta l'offerta delle due province è caratterizzata da sistemi cadenzati e simmetrici con interscambio nei nodi di Fortezza, Bolzano e Trento con i servizi Regionali Veloci Brennero-Bologna/Verona (120') che costituiscono l'asse portante del sistema ferroviario regionale. Essi sono a loro volta integrati con i sevizi Eurocity Vienna/Monaco - Verona e con i Regionali Merano - Bolzano.

Meritano un cenno le ferrovie non in gestione diretta di RFI che comunque sono perfettamente integrate. La linea Merano - Malles offre un treno ogni ora.

Il sistema ferroviario trentino



6,9 milioni treni*km/anno

262 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
Bolzano	148
Trento	136
Fortezza	122
Rovereto	80
Mezzocorona	78
Ora	78
Ala	68
Brunico	64
Casteldarne	64
S. Lorenzo	64
Rio di Pusteria	64
Vandoies	64
Dobbiaco	62
Monguelfo	62
Perca - Plan de Corones	62
S. Candido	62
Bolzano Sud	60
Merano	60

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
Fortezza - S. Candido	60
Bolzano - Verona Porta Nuova	32
Bolzano - Merano	27
Brennero - Merano	25
Bassano del Grappa - Trento	24
Borgo Valsugana Est - Trento	18
Ala - Bolzano	10
Ala - Trento	8
Bologna C.le - Brennero	7
Bolzano - Trento	7
Bolzano - Rovereto	6
Brennero - Verona Porta Nuova	5
Bolzano - Brennero	5

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

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Trentino Alto Adige	Veneto	Emilia-R.	Lombardia
262	66 (25,2%)	10 (3,8%)	2 (0,8%)

I rimanenti 184 treni/giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale

Scenario di sviluppo

Il Piano di sviluppo dei servizi commerciali prevede nei prossimi anni, coerentemente con gli Accordi Quadro stipulati con entrambe le Province Autonome, lo sviluppo dei servizi, interessando le linee verso Merano, San Candido e Bassano del Grappa.

Provincia di Bolzano

Coerentemente all'Accordo Quadro sono previsti:

- l'attivazione di un servizio tra Bolzano e San Candido/Lienz in seguito all'apertura della Bretella di Riga, la quale consentirà il collegamento da sud della linea del Brennero con la linea della Val Pusteria. Con la contemporanea realizzazione del Piano Regolatore Generale (PRG) di Bressanone sarà possibile avere collegamenti con frequenza 30 minuti (15 minuti nelle ore di punta) tra Bressanone e Bolzano. È inoltre prevista l'inserimento della fermata di Varna tra Brennero e Bolzano;
- revisione degli allacciamenti a Bolzano tra le relazioni della Val Venosta e della Valle Isarco e a Bressanone tra le relazioni della Val Pusteria e della Valle Isarco;
- il potenziamento del collegamento tra Bolzano e Trento, in modo da garantire una frequenza a 15 minuti nelle ore di punta tra i due capoluoghi di provincia;
- l'inserimento della nuova fermata di Sciaves-Schabs tra Bressanone e Rio di Pusteria nel nuovo tratto della Variante di Riga;
- la realizzazione delle condizioni necessarie per l'attestamento di alcuni treni regionali nella stazione di Vipiteno.

Frequenza e regolarità

Azioni di Piano

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE SCHEDE PROGETTO

1. TITOLO DEL PROGETTO

XXXXXXXXXXXX

6. ANNO DI ATTIVAZIONE

20XX

(XXX: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx)

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.

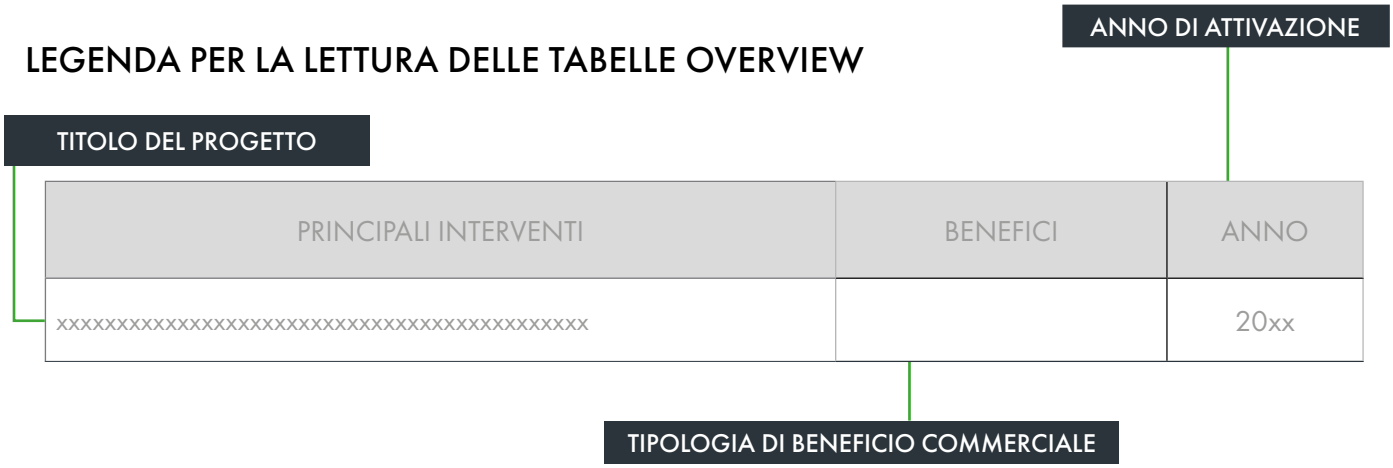
NOTE ESPLICATIVE

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
Collegamento con l'aeroporto di Bolzano - Nuova fermata di Bolzano Aeroporto - Bozen Flughafen		2027
Variante di Riga		2028 fase 2030 co.
Elettrificazione Trento - Bassano		2027
Realizzazione della Galleria del Virgolo		2028
Circonvallazione di Trento		2028
Accesso al Brennero		2029 lotto 1

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Variante di Riga

PNRR
Misura 1.10

- **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: I172 - Variante di Riga

Descrizione del progetto
Il progetto prevede:

- la realizzazione di una nuova bretella di collegamento tra le linee Verona – Brennero e Fortezza-San Candido che connette direttamente verso sud la linea della Pusteria con quella del Brennero tra le stazioni di Bressanone e Rio di Pusteria evitando il perditempo per l'inversione di marcia nella stazione di Fortezza. L'intervento ha origine alla progressiva 193+850 della linea Brennero e termina alla progressiva 5+600 della linea Fortezza-San Candido. In corrispondenza dell'innesto verrà realizzata la fermata di Sciaves-Schabss;
- la sistemazione a PRG di Bressanone, secondo il modello di esercizio previsto, permette l'interscambio dei passeggeri per treni della linea Pusteria e della linea del Brennero con salita e discesa sullo stesso marciapiede di stazione, riducendo i tempi di interscambio con benefici sulla capacità ferroviaria disponibile;
- l'attivazione della fermata di Varna sulla linea del Brennero.

La prima fase prevede la realizzazione del Piano Regolatore Generale di Bressanone (PRG) e della bretella di collegamento tra le linee comprensiva del Posto Movimento di Sciaves, necessario per la gestione dei flussi, comprensiva della fermata di di Sciaves-Schabss.

Successivamente si attiverà la fermata di Varna.



Variante di Riga

Benefici commerciali Fase



VELOCITÀ

Il collegamento diretto dalla Pusteria da/per Bressanone e Bolzano consente un risparmio di tempo di poco meno di 15 minuti



REGOLARITÀ



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Realizzazione nuovi marciapiedi e di un secondo sottopasso a servizio dei viaggiatori nella stazione di Bressanone al completamento dei lavori di PRG

Benefici commerciali a completamento del progetto



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Realizzazione nuovi marciapiedi a servizio dei viaggiatori nelle nuove fermate ferroviarie



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE



ACCESSIBILITÀ PRM

Adeguamento della stazione comprensivo della realizzazione degli ascensori a servizio dei viaggiatori nella stazione di Bressanone al completamento dei lavori di PRG

Realizzazione della Galleria del Virgolo

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: P136 - Linea Bolzano - Merano: Galleria del Virgolo
Rif. CdP-I: P224 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti

Descrizione del progetto

Il progetto della galleria del Virgolo consiste nella realizzazione di un tunnel a 3 binari sulla linea Trento - Bolzano ed entrata dedicata per la linea Meranese nella stazione di Bolzano, creata con il rifacimento del Piano Regolatore della radice Sud di stazione.

L'intervento, che ha uno sviluppo complessivo di circa 1.200 metri si sviluppa in parte in variante con una galleria di circa 500 metri e in parte allo scoperto dove risulta prevalentemente in affiancamento al binario esistente, e prevede lo spostamento del Bivio della linea Meranese a sud dell'attuale posizione. L'intervento mette in sicurezza il tratto in questione (caduta massi) spostando i binari nella nuova galleria.

L'opera propedeutica al PRG in stazione di Bolzano, per consentire l'ingresso dei binari in uscita dalla galleria, è la realizzazione dell'Apparato Centrale Computerizzato di stazione.

Benefici commerciali



CAPACITÀ Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 16 treni/h



REGOLARITÀ Riduzione dei minuti di ritardo derivanti da conflitti di circolazione con specializzazione flussi



UPGRADE E SICUREZZA Messa in sicurezza del tratto da caduta massi

1,2 km	Lunghezza linea
100 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
12‰	Pendenza massima linea
D4*	Peso assiale
P/C80	Sagoma
ERTMS L2	Tecnologie

I principali numeri del progetto

Elettrificazione Trento - Bassano • 2027

Rif. CdP-I: P128 - Elettrificazione Trento - Bassano

Descrizione del progetto
L'investimento costituisce il completamento del programma di elettrificazione delle linee in Provincia Autonoma di Trento in continuità con gli interventi di potenziamento già realizzati sulla linea della Valsugana.

Gli interventi consistono nella realizzazione del sistema di trazione elettrica, che comprende sia la linea di contatto sia le sottostazioni elettriche, con contestuale adeguamento delle opere civili (incluse le gallerie).
Contestualmente all'elettrificazione sono previsti interventi correlati come ad esempio l'adeguamento di alcuni sistemi tecnologici.

Nell'ambito dei finanziamenti attualmente disponibili il progetto prevede:

- elaborazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di tutto il progetto da Trento a Bassano;
- realizzazione del SCMT sull'intera linea (già attivato) ed elettrificazione da Trento fino a Borgo Valsugana Est.

Quanto previsto consentirà di collegare con treni elettrici la relazione attestata a Borgo Valsugana.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ	Utilizzo di materiale elettrico più prestante
INTEGRAZIONE DELLA RETE	L'elettrificazione consente di integrare le relazioni tra diverse linee senza rottura di carico
SOSTENIBILITÀ	Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni
GESTIONE DEI ROTABILI	

Circonvallazione di Trento • 2028

Rif. CdP-I: 0337A - Accesso al Brennero lotto 3a - Circonvallazione di Trento

Descrizione del progetto
Il progetto di accesso al Brennero è finalizzato al potenziamento del Core Corridor europeo TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, di collegamento tra Helsinki e La Valletta.
L'intervento consiste nella realizzazione di ulteriori lotti prioritari per il potenziamento della linea Fortezza - Verona di accesso da sud al nuovo tunnel di base del Brennero, i cui lavori sono già in corso.

La circonvallazione di Trento, rientrante nel lotto 3 dell'investimento descritto, ha origine in località Roncafort, nei pressi dell'interporto di Trento, procedendo in stretto affiancamento alla linea storica per circa 2,5 km, per poi portarsi in prossimità della sede dell'ex scalo Filzi, da cui ha origine la galleria di Trento, che termina presso la località Acquaviva, dell'estesa di circa 12 km a doppia canna.
Obiettivo dell'intervento è la realizzazione del quadruplicamento della tratta con shunt del centro abitato di Trento, per il transito dei treni merci.

Nel 2018 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa RFI-PAT-Comune Trento per l'individuazione degli input per la Project Review e la possibile compatibilizzazione con gli altri interventi di mobilità locale in studio.

Nel 2019 è stato sottoscritto l'Atto aggiuntivo al Protocollo d'Intesa, nel quale RFI si è impegnata a sviluppare la revisione del PFTE della circonvallazione di Trento.

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Si avrà una diversione del traffico merci sulla circonvallazione di Trento con migliori prestazioni e una conseguente liberazione di capacità sulla tratta storica in ambito urbano a beneficio di un possibile incremento dei servizio di tipo regionale



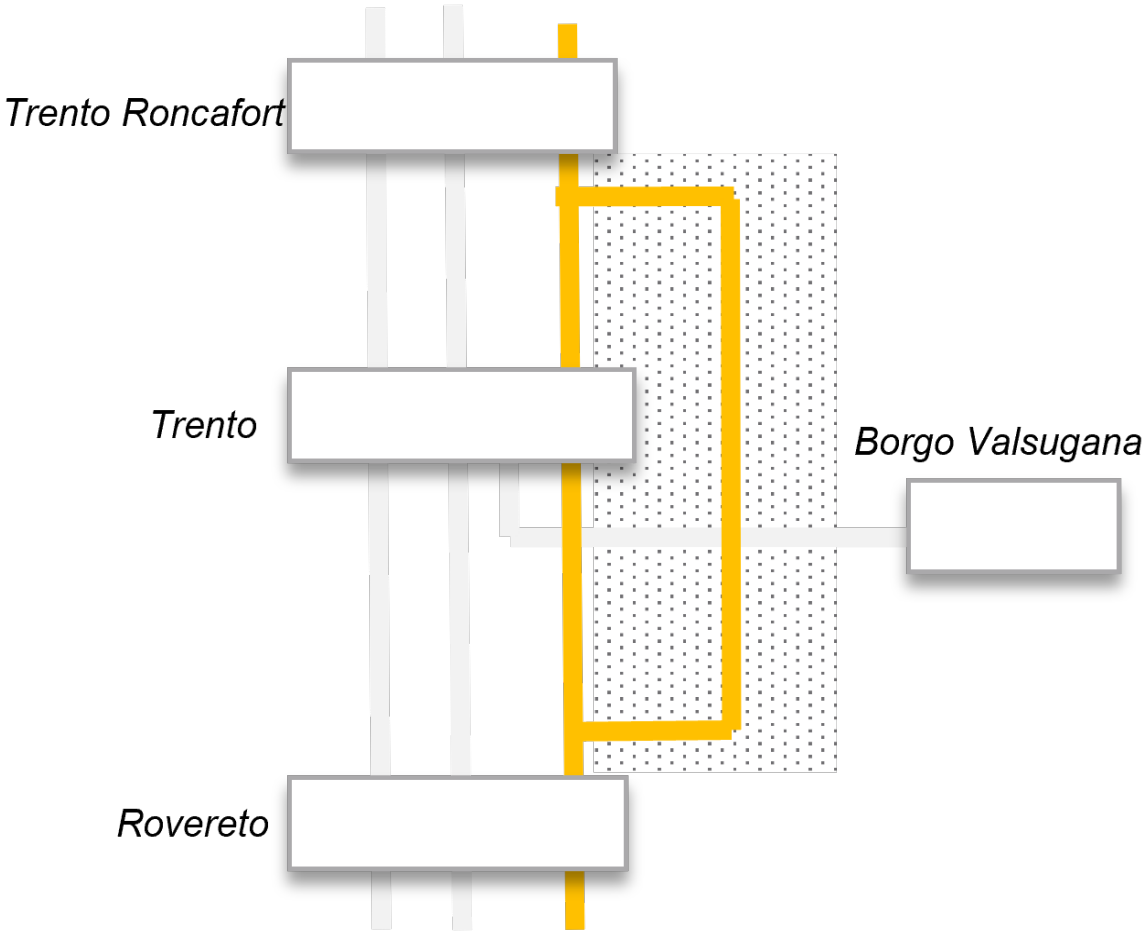
PRESTAZIONI

La circonvallazione costituirà il quadruplicamento dell'infrastruttura attuale e sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci, consentendo così sia il transito di treni veloci che merci

15 km	Lunghezza linea
12 ‰	Pendenza massima linea
200 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

Modello di esercizio



	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Nord – Sud	43 treni/g	62 treni/g

PROGETTI CORRELATI:

- Il modello di esercizio fa riferimento ad uno scenario che prevede l'attivazione del tunnel di base, i lotti prioritari della linea del Brennero (quadruplicamento Fortezza – Ponte Gardena), la variante di Riga e la galleria del Virgolo.

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

Collegamento con l'aeroporto di Bolzano - Nuova fermata di Bolzano Aeroporto - Bozen Flughafen

• 2027

Rif. CdP-I: P199 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini Nord-Est

Descrizione del progetto

La nuova fermata di Bolzano Aeroporto-Bozen Flughafen, posizionata tra Bolzano e Laives, costituisce un centro prioritario per aumentare la fruibilità del territorio e sviluppare nuovi servizi passeggeri per collegare l'IFN ad aree di interesse come la zona industriale di Bolzano o l'aeroporto di Bolzano.

Sono previsti in seguenti interventi complessivi:

- nuovo sottopasso stradale e ciclopedonale;
- rifunzionalizzazione delle aree esterne e della viabilità prossima alla nuova fermata;
- realizzazione dei marciapiedi con annessi ascensori, pensiline e locali tecnologici propri della suddetta nuova fermata ferroviaria.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE



ACCESSIBILITÀ PRM

Vengono realizzati gli ascensori per l'accesso ai marciapiedi



INTERMODALITÀ

La nuova fermata permetterà il collegamento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale con il vicino aeroporto di Bolzano.

Accesso al Brennero

• **2029** *lotto 1*

Rif. CdP-I: 0292 - Accesso al Brennero

Descrizione del progetto

L'intervento consiste nel quadruplicamento della linea dal sud di Fortezza a Verona per 180 km. Sono stati individuati 4 lotti e un sub-lotto.

In particolare:

- sublotto 1: prioritarie modifiche infrastrutturali e nuovo apparato di comando a Ponte Gardena;

- lotto 1: quadruplicamento Fortezza - Ponte Gardena:

Il Lotto 1 consiste nella realizzazione del nuovo tratto di linea tra Fortezza e Ponte Gardena e le relative interconnessioni con la linea esistente a Ponte Gardena nord. Esso rappresenta la continuità funzionale della nuova Galleria di Base del Brennero in quanto l'attuale linea ferroviaria, in quella tratta, presenta basse velocità di esercizio (80÷90 km/h in rango A) e, soprattutto, elevate pendenze (fino al 23 ‰). La nuova soluzione riduce al 12‰ la pendenza massima della linea. Il tracciato si sviluppa per circa 25 km, e prevede la realizzazione di due gallerie collegate da un tratta, in viadotto, sull'Isarco.

- lotto 2: realizzazione di uno shunt dell'abitato di Bolzano per il transito dei treni merci:

Il tracciato si sviluppa tra le località di Prato Isarco e Bronzolo, interamente in galleria (Val d'Ega) per una estesa di circa 10 km, con ulteriori 4 km circa di interconnessioni.

Obiettivo dell'intervento è la realizzazione di uno shunt dell'abitato di Bolzano per il transito dei treni merci, nonché la creazione di un polmone per i treni merci a Bronzolo a servizio della nuova linea;



- lotto 3: quadruplicamento della tratta compresa tra gli abitati di Trento e Rovereto, con shunt dei rispettivi abitati per il transito dei treni merci:

Il progetto ha origine in località Roncafort, nei pressi dell'interporto di Trento, procedendo in stretto affiancamento alla linea storica per circa 2,5 km, per poi portarsi in prossimità della sede dell'ex scalo Filzi, da cui ha origine la galleria di Trento, che termina presso la località Acquaviva con la galleria Trento, dell'estesa di circa 12 km a doppia canna. La nuova linea continua allo scoperto in stretto affiancamento alla linea storica e, tra Aldeno e Besenello, imbocca la galleria Zugna a doppia canna, dell'estesa di circa 16,7 km, per uscire in località Marco, realizzando così anche la circonvallazione di Rovereto;

- lotto 4: ingresso da nord nel nodo di Verona.

La tratta in ingresso Verona si sviluppa per una lunghezza di circa 9,5 km a partire dalla località S. Massimo, presso la quale verrà istituita una nuova Fermata interrata e denominata Verona - San Massimo. Nei pressi della stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova, la nuova linea si pone in affiancamento al tracciato ferroviario esistente fino a circa 500 metri a nord del Forte Chievo poco a sud dell'abitato di Parona.

Da qui il tracciato abbandona quello esistente e devia in direzione nord-ovest per 2,5 km circa fino a incontrare l'attuale linea ferroviaria nei pressi dell'abitato di Settimo di Pescantina, e proseguire, in affiancamento alla stessa, fino al nuovo bivio di connessione con la linea esistente che verrà realizzato in prossimità della stazione di Pescantina.

Attraverso questa azione di piano si incrementano le prestazioni della linea sfruttando al massimo il nuovo tunnel del Brennero, si eliminano i cosiddetti colli di bottiglia sull'asse del Brennero con conseguente possibilità di sviluppo di nuovi traffici sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, e si ottiene la separazione dei flussi merci da quelli passeggeri con incremento anche della regolarità. Nelle varie tratte è prevista l'installazione dell'ERTMS L2.

Accesso al Brennero

Benefici commerciali



VELOCITÀ

Con la realizzazione di tutti gli interventi, l'obiettivo è di ridurre il tempo di viaggio sulla tratta Innsbruck-Bolzano di circa 50'



CAPACITÀ

Come da modello di esercizio seguente



REGOLARITÀ

L'aumento di capacità permette maggiore flessibilità nella gestione del traffico



PRESTAZIONI

Il modulo della nuova linea sarà di 750 metri e al contempo la pendenza sarà ridotta a valori che permetteranno l'efficientamento del trasporto merci



INTEGRAZIONE DELLA RETE

L'attivazione dei Lotti prioritari congiuntamente al BBT permette una piena integrazione nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

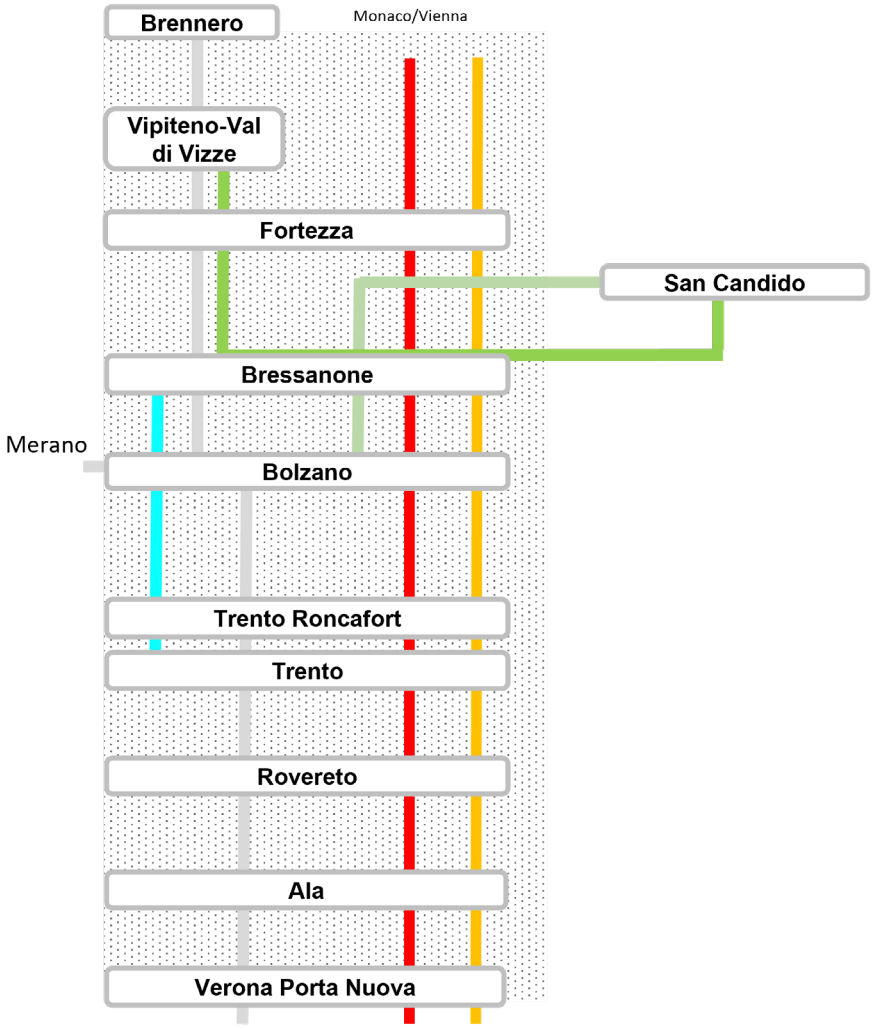
Nuova fermata di Verona-San Massimo

84,5 km	Lunghezza linea
12‰	Pendenza massima linea
250 km/h	Velocità massima
25 Kv - 50 Hz	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

Accesso al Brennero

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Bolzano – Verona PN	2 treni/h fino ad Ala	2 treni/h fino ad Ala
	San Candido – Bolzano	1 treno/h fino a Fortezza	**1 treno/h**
	San Candido – Vipiteno via Bressanone	Non presente	**1 treno/h**
	Brennero – Merano	1 treno/h	1 treno/h
	Bressanone – Egna/Trento	Non presente	2 treni/h**

PROGETTI CORRELATI:

- Il modello di esercizio fa riferimento ad uno scenario che prevede l'attivazione del tunnel di base, i lotti prioritari della linea del Brennero (quadruplicamento Fortezza – Ponte Gardena e circonvallazione di Trento), la variante di Riga e la galleria del Virgolo.

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Brennero – Trento Roncafort	43 treni/g	79 treni/g*
	Trento Roncafort – Verona	43 treni/g	72 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Roma/Milano/Verona – Bolzano/Monaco/Vienna	1 treno/2h	1 treno/h

NOTE:
*Al netto delle esigenze manutentive
**Servizio attivo solo in orari di punta pendolare
I criteri secondo i quali sono stati realizzati i modelli di esercizio sono riassunti nel Capitolo Introduzione.

Overview delle azioni oltre il 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI
Nuovo valico del Brennero	
Upgrading tecnologico Verona-Brennero	



Nuovo Valico del Brennero

• *Oltre il* **2030**

Rif. CdP-I: A004 - Galleria di base del Brennero - quota Italia

Descrizione del progetto
La Galleria di base del Brennero da Fortezza a Innsbruck ha una lunghezza di 55 km, in prossimità di Innsbruck sarà collegata all'esistente circonvallazione, anch'essa oggetto di un intervento da parte di BBT SE, raggiungendo complessivamente una lunghezza di 64 km.

Vista la saturazione della linea esistente, per permettere gli sviluppi di traffico previsti quest'opera risulta fondamentale nell'ambito del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, collegando alcune delle regioni europee più industrializzate e fortemente connesse da un punto di vista produttivo e commerciale.

La futura Galleria di base del Brennero si svilupperà ad una quota di 794 metri s.l.m. sotto al valico del Brennero, il più basso dell'arco alpino, seppur con un'altitudine di 1.371 metri.

L'opera è destinata esclusivamente al trasporto ferroviario di passeggeri e merci. È prevista inoltre la realizzazione della nuova località di servizio di Fortezza AV.

L'opera sarà realizzata a doppia canna, attrezzata ERTMS L2 con una velocità di progetto per i treni viaggiatori fino a 250 km/h.
Inoltre, consentirà di ridurre le limitazioni attuali al traffico merci legati alla pendenza della linea esistente che limita il valore della massa rimorchiata.
Infine, permetterà di ridurre i tempi di percorrenza tra Innsbruck e Fortezza fino a 25 minuti.
Sulla linea è prevista l'installazione dell'ERTMS L2.

I principali numeri del progetto

64 km	Lunghezza linea
4-7‰	Pendenza massima linea
250 km/h	Velocità massima
25 Kv - 50 Hz	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
UIC GC e STI-TAV	Sagoma
750 m	Modulo

Nuovo Valico del Brennero

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

È prevista la realizzazione della nuova località di servizio di Fortezza AV attrezzata per effettuare il servizio viaggiatori



VELOCITÀ

Con la realizzazione di tutti gli interventi, l'obiettivo è di ridurre il tempo di viaggio sulla tratta Innsbruck-Bolzano di circa 50'



CAPACITÀ

La capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata, una volta completati i Lotti previsti ambito Italia e Austria e si avrà una specializzazione dei servizi (flussi merci e AV nel BBT, regionali nella linea storica)



PRESTAZIONI

Essendo realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci, non ci saranno limiti di massa assiale e il modulo di linea sarà pari a 750 metri. La pendenza sarà ridotta permettendo l'efficientamento del traffico merci



INTEGRAZIONE DELLA RETE

L'adozione di tutti gli standard delle line TEN-T permette una totale interoperabilità tra i paesi interessati



REGOLARITÀ

Le tecnologie previste e l'assenza di una stazione di confine aumenteranno la fluidità dei traffici

Il modello d'esercizio è nella scheda progetto Accesso al Brennero

Upgrading tecnologico Verona-Brennero

PNRR
Misura 1.10

• *Oltre il* **2030**

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P224 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti

Descrizione del progetto

La linea Verona Brennero fa parte del corridoio interoperabile Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T Core ed il suo upgrade tecnologico rappresenta un intervento propedeutico all'implementazione del programma ERTMS.
L'obiettivo di realizzare un unico ACCM con Posto Centrale a Verona che si interfacci con il RBC del futuro ERTMS della Verona-Brennero, rende necessario l'upgrade tecnologico degli apparati di stazione e di linea esistenti e un contestuale rinnovo delle tratte di blocco tradizionali con sistema di blocco elettronico.
Verranno realizzati 21 nuovi apparati per la gestione della circolazione.
Verrà inoltre eseguito un contestuale rinnovo delle tratte di blocco tradizionali con sistema di blocco elettronico, sostituendo il precedente blocco a relè.

Gli interventi sono propedeutici all'implementazione del sistema ERTMS di livello 2, Baseline 3, sovrapposto al sistema SCMT. Verrà inoltre realizzato un nuovo sistema di supervisione SCC-M e di manutenzione e diagnostica.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

L'intervento permetterà l'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario installando le tecnologie più evolute, ed eliminando al contempo situazioni di obsolescenza. Si potranno quindi sfruttare al massimo le potenzialità della rete in termini di capacità e velocità, migliorando al contempo i livelli di sicurezza

INTEGRAZIONE DELLA RETE

Dal punto di vista commerciale questo upgrade è necessario, insieme alla successiva attivazione del sistema ERTMS L2, per conseguire l'interoperabilità della linea nel Brennero, inserita nella rete TEN-T, ottemperando anche agli obblighi comunitari in tal senso

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