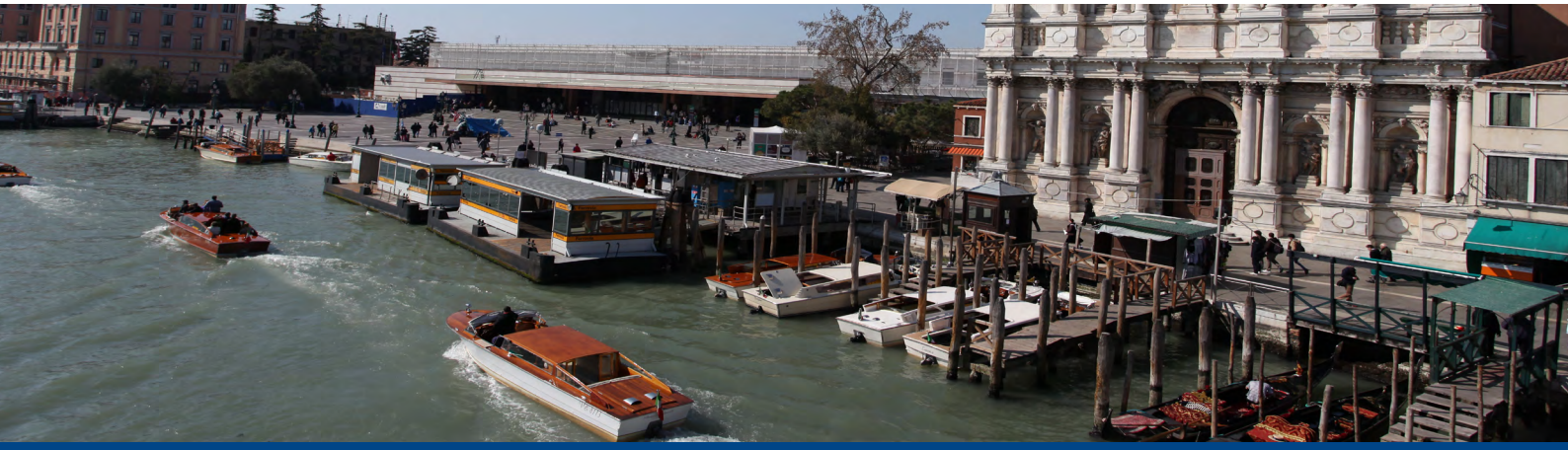
IL PIANO COMMERCIALE

EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE VENETO



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE


VENETO

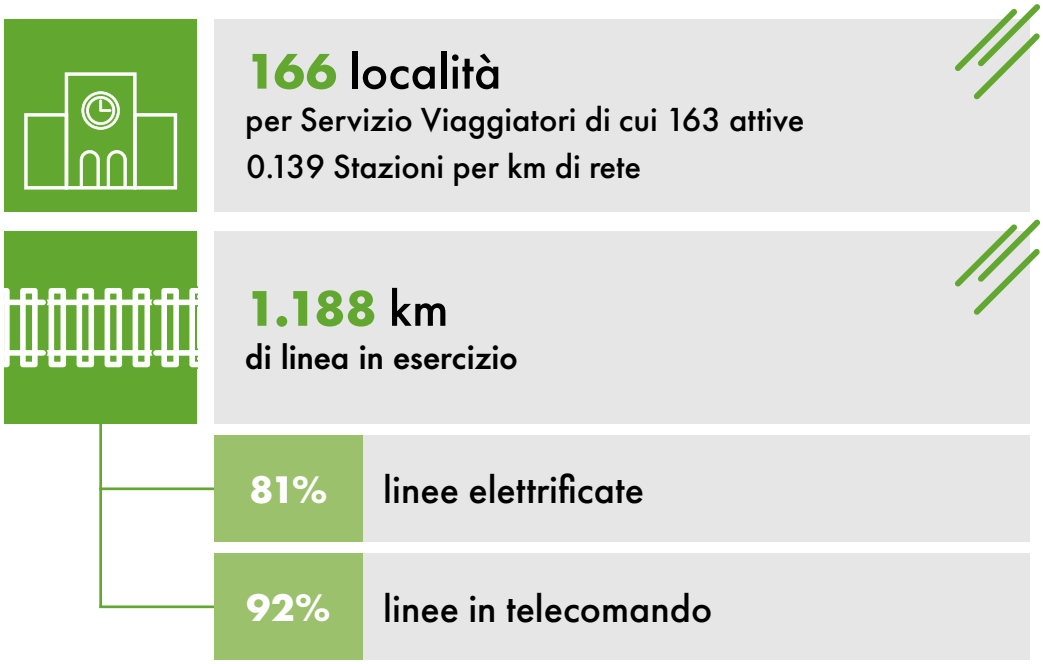
VENETO

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
Overview delle azioni oltre il 2030	40
Azioni di Piano oltre il 2030	41

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Veneto si estende per 18.264 km² e conta 4,9 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 575 Comuni distribuiti in 7 enti di area vasta di cui 6 Province e una città metropolitana, quella di Venezia.

La Regione si posiziona al 3° posto per numero di enti locali dopo Lombardia e Piemonte, al 5° posto per popolazione e per densità abitativa e all'8° posto in Italia per superficie.



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

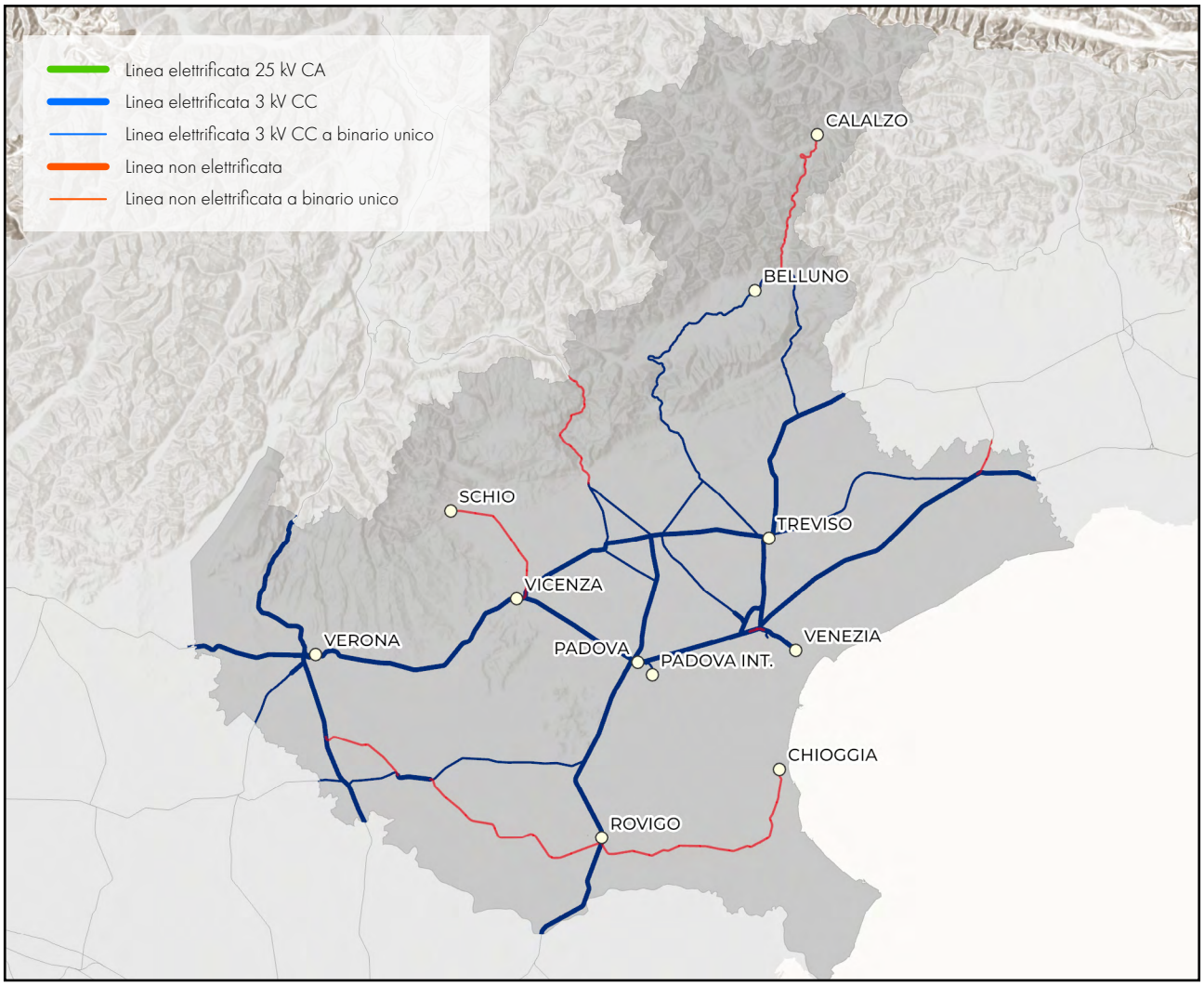
ALIMENTAZIONE

Linee elettrificate	958 km
› Linee a doppio binario	611 km
› Linee a semplice binario	347 km
Linee non elettrificate (diesel)	230 km

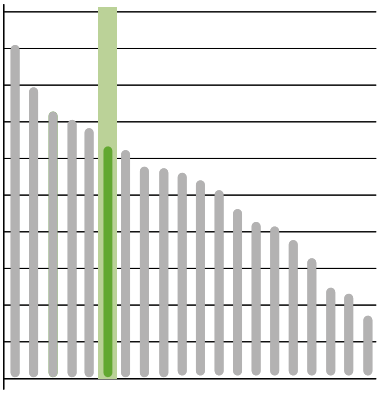
TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	1.093 km
ERTMS (European Rail Traffic Management System), per l'interoperabilità su rete AV/AC	30 km

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

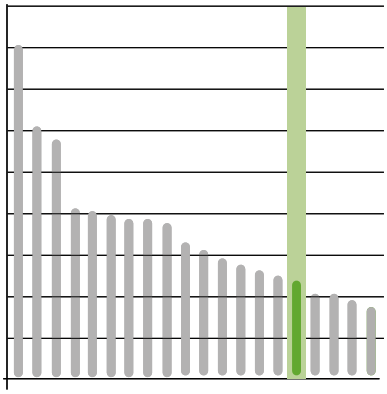


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



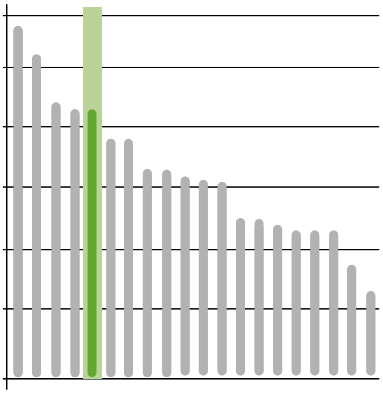
0,065 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



241,1 km/ 10^6 ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



10.012 treni*km TPL /km binario

Scenario attuale

Il sistema regionale del Veneto è caratterizzato da un insieme di servizi extraurbani e suburbani cadenzati e integrati tra loro come frequenze e nei principali nodi di interscambio.

Il **nodo di Venezia** vede una convergenza di linee provenienti da Padova, Castelfranco Veneto, Treviso, Udine e Trieste e la compresenza di servizi regionali e a mercato, nelle ore di punta, impegna i 2 ponti che collegano Venezia Mestre a Venezia S.Lucia con 10/12 treni l'ora per direzione su ciascuno di essi.

La direttrice Venezia - Padova è caratterizzata dalla presenza di servizi extraurbani capillari a frequenza oraria:

- Venezia - Verona;
- Venezia - Vicenza;
- Venezia - Rovigo/Ferrara che, unitamente ai rinforzi suburbani Venezia - Padova, nelle ore di punta garantiscono **un'integrazione di frequenza a 15 minuti** nella tratta Venezia - Padova.

I servizi extraurbani veloci Venezia - Bologna e Venezia - Verona, entrambi a frequenza oraria, garantiscono il pendolarismo di lungo raggio e l'adduzione/distribuzione a servizio delle località intermedie. Nonché l'interscambio a Verona con i servizi regionali veloci Verona - Milano a frequenza oraria.

Il collegamento con Castelfranco/Bassano è garantito con servizi extraurbani sia capillari che più veloci provenienti:

- Da Venezia (2 treni/ora);
- Da Padova (2 treni/ora);

ed è **interconnesso** con il servizio extraurbano orario Trento - Bassano.

Il Bellunese è un altro bacino rilevante, con un sistema di 3 linee impegnate da servizi extraurbani a frequenza oraria Padova - Belluno, Belluno - Conegliano/Venezia, Belluno - Calalzo.

La città di Padova in direzione nord è caratterizzata da 3 servizi a frequenza oraria Padova-Belluno, Padova - Treviso e Padova - Bassano del Grappa.

I collegamenti con Trieste sono assicurati su due itinerari, via Portogruaro e via Udine.

Sulla linea per Portogruaro sono presenti servizi extraurbani veloci:

- Venezia - Trieste (60') integrati in una maglia a 60 minuti (30' nelle ore di punta) di servizi suburbani tra Venezia e Portogruaro.

La linea verso Udine vede la presenza, nelle ore di punta, di 4 treni ogni ora, realizzata dall'integrazione dei servizi extraurbani veloci:

- Venezia - Udine/Trieste (60');
- Venezia - Sacile/Conegliano (60');

dei servizi extraurbani più capillari:

- Venezia - Udine (60');
- Venezia - Belluno (60' con attestamenti spot su Treviso)

e servizi suburbani Venezia - Treviso (con prolungamenti spot Belluno) presenti come collegamenti di rinforzo.

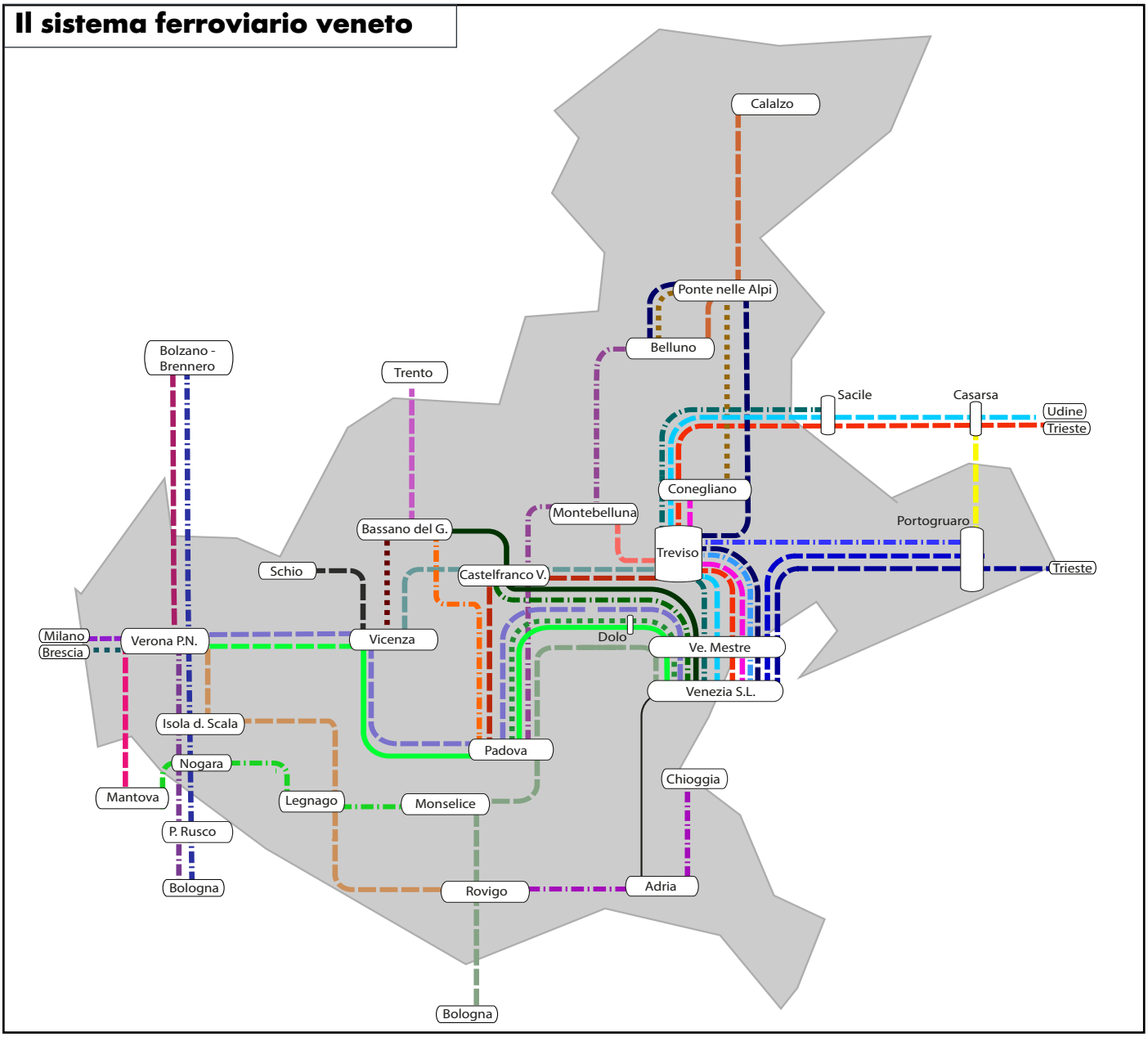
Completano il panorama dei servizi le relazioni extraurbane orarie:

- Vicenza - Schio;
- Verona - Mantova;
- Verona - Rovigo;

e i servizi suburbani con frequenza spot:

- Treviso - Portogruaro (22 treni/giorno)
- Venezia - Piove di Sacco/Adria (22 treni/giorno)
- Rovigo - Chioggia (12 treni/giorno)
- Mantova - Monselice (13 treni/giorno).

Il sistema ferroviario veneto



17,5 milioni treni*km/anno

847 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
Venezia Mestre	438
Venezia S.Lucia	413
Padova	245
Verona Porta Nuova	215
Venezia Porto Marghera	213
Treviso Centrale	213
Vicenza	151
Castelfranco Veneto	146
Portogruaro Caorle	130
Bassano del Grappa	116
Mogliano Veneto	113
Conegliano	108
Rovigo	103
Dolo	95
Busa Di Vigonza	95
Mira Mirano	95
Vigonza Pianiga	95

Le Relazioni principali del TPL*

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
Bassano del Grappa - Venezia S.Lucia	63
Venezia S.Lucia - Verona PN	61
Trieste C.le - Venezia S.Lucia	51
Portogruaro Caorle - Venezia S.Lucia	37
Udine - Venezia S.Lucia	33
Schio - Vicenza	33
Milano Cle - Verona PN	33
Bologna C.le - Venezia S.Lucia	32
Bolzano - Verona PN	32
Belluno - Padova	31
Treviso C.le - Vicenza	26
Casarsa - Portogruaro Caorle	26
Rovigo - Verona PN	26
Mantova - Verona PN	26
Bassano del Grappa - Trento	24
Montebelluna - Treviso C	24

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

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Veneto	Lombardia	Trentino A. A.	Friuli V. G.	Emilia-R.
847	79 (9,3%)	66 (7,8%)	135 (15,9%)	58 (6,8%)

I rimanenti 509 treni/giorno hanno origine/destinazione in ambito regionale

*L'offerta è limitata per permettere l'elettrificazione della linea

Scenario di sviluppo

Il Piano di sviluppo dei servizi nella regione Veneto prevede in generale un incremento di questi, come previsto dal Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale.

Il potenziamento della Padova - Castelfranco permetterà un cadenzamento ogni 15' nelle relazioni verso Castelfranco/ Belluno/Bassano del Grappa.

La nuova linea Alta Velocità Brescia - Verona - Vicenza garantirà un considerevole aumento dei servizi regionali, con cadenzamento ogni 15' da Verona verso Brescia e 30' da Verona verso Vicenza.

Il nuovo collegamento con l'aeroporto di Venezia consentirà di realizzare nuovi servizi lungo percorso e regionali da/verso l'aeroporto Marco Polo.

Incremento dei 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.

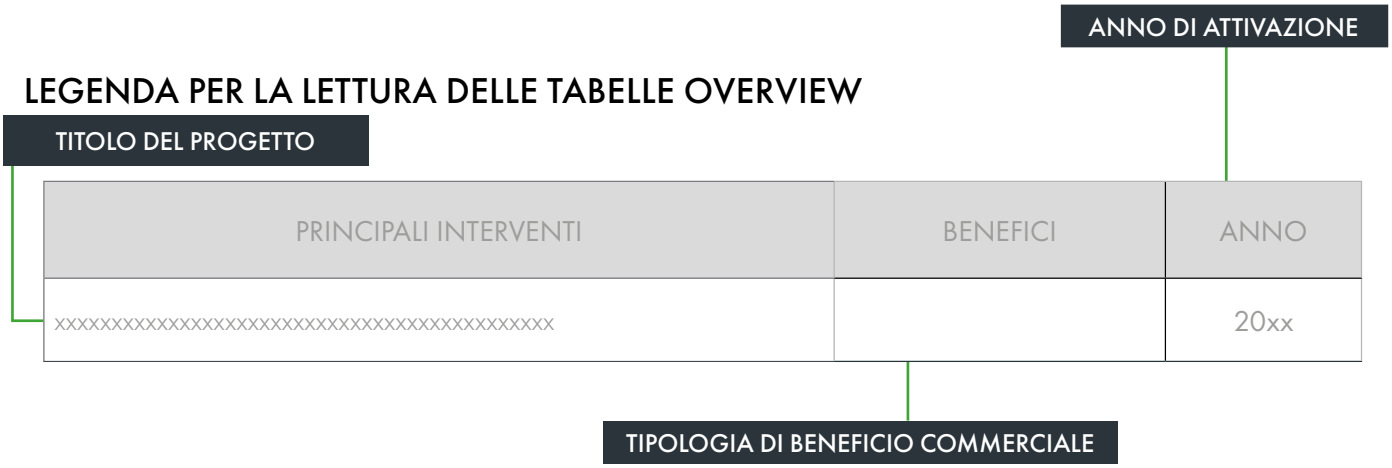
NOTE ESPLICATIVE

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
Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Ovest		2029
Hub di Venezia Mestre		2030
Upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna - Verona		2028
Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Est		2030
Potenziamento Venezia - Trieste		2028 fase 1 oltre 2030 co.
Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia		2029
Potenziamento Padova-Castelfranco		2029
PRG e ACC di Verona Quadrante Europa		2027 ACC oltre 2030 PRG
Brescia-Verona-Vicenza: tratta Brescia-Verona		2027 fase oltre 2030 co.
Brescia-Verona-Vicenza: tratta Verona-Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza		2027 fase oltre 2030 co.
ACC di Verona PN e ACC-M di Nodo		2028 Verona PN oltre il 2030 ACC-M
Potenziamento tecnologico Torino - Padova		2027
Potenziamento tecnologico Bologna - Padova		2028 fase 1 2029 fase 2 2030 co.

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia

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: 0268 - Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia

Descrizione del progetto

Il libro bianco dei trasporti dell'Unione Europea prevede di collegare, entro il 2050, i principali aeroporti europei con la rete Alta Velocità e convenzionale.

L'intervento consiste nella realizzazione di un collegamento a doppio binario che si stacca dalla Linea Mestre – Trieste, affiancando ad Est la bretella autostradale per l'Aeroporto Marco Polo, per circa 4 km in superfice.

Lato Trieste il collegamento è assicurato da una bretella a semplice binario. A valle del Fiume Dese il tracciato continua in galleria a singolo binario, per circa 3,7 km, verso l'aeroporto dove è prevista una stazione interrata passante a due binari collegata al terminal aeroportuale. Il tracciato prosegue poi a singolo binario realizzando un cappio e ricongiungendosi con il tratto in superfice.
Nel maggio 2021 è stata stipulata una convenzione a 3 tra RFI, ENAC e SAVE per realizzare l'opera.

Attraverso questa azione di piano si realizza l'integrazione modale treno/aereo e si potranno istituire nuovi servizi a medio/lungo raggio.

Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Nuove relazioni AV e TPL da/per Venezia Aeroporto



ACCESSIBILITÀ PRM



ACCESSIBILITÀ PRM



INTERMODALITÀ

Collegamenti aerei messi in relazione diretta con la rete ferroviaria



SOSTENIBILITÀ

Incentivo all'utilizzo della modalità ferroviaria

8 km	Lunghezza linea
3,6‰	Pendenza massima linea
100 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2+SCMT	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
330 m	Modulo

I principali numeri del progetto

Potenziamento Padova - Castelfranco • 2029

Rif. CdP-I: I184 - Potenziamento Padova - Castelfranco. Raddoppio ponte sul Brenta Padova - Castelfranco

Descrizione del progetto

L'intervento prevede l'adeguamento a doppio binario dell'attraversamento ferroviario del fiume Brenta, sulla linea Padova - Castelfranco, nella parte attualmente a singolo binario compresa tra la stazione di Vigodarzere e l'autostrada A4, per un'estensione dell'intervento di circa 1,9 km.

La soluzione che sarà adottata per l'attraversamento del fiume Brenta è quella di un ponte a doppio binario ad arco metallico avente luce unica di 100 metri.
Il nuovo binario pari e il binario esistente traslato (binario dispari) si innesteranno rispettivamente al I e II binario della stazione di Vigodarzere.

A seguito delle modifiche al piano del ferro e agli impianti tecnologici l'attuale stazione di Vigodarzere sarà modificata dando luogo a due località:

- fermata di Vigodarzere;
- Posto di Comunicazione di Vigodarzere.

I benefici consisteranno nell'incremento di capacità e aumento regolarità della linea, grazie all'eliminazione dell'unico tratto di linea a semplice binario.
Si potrà quindi avere un incremento di offerta sulla linea Padova - Castelfranco.

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 8 treni/h a 10 treni/h

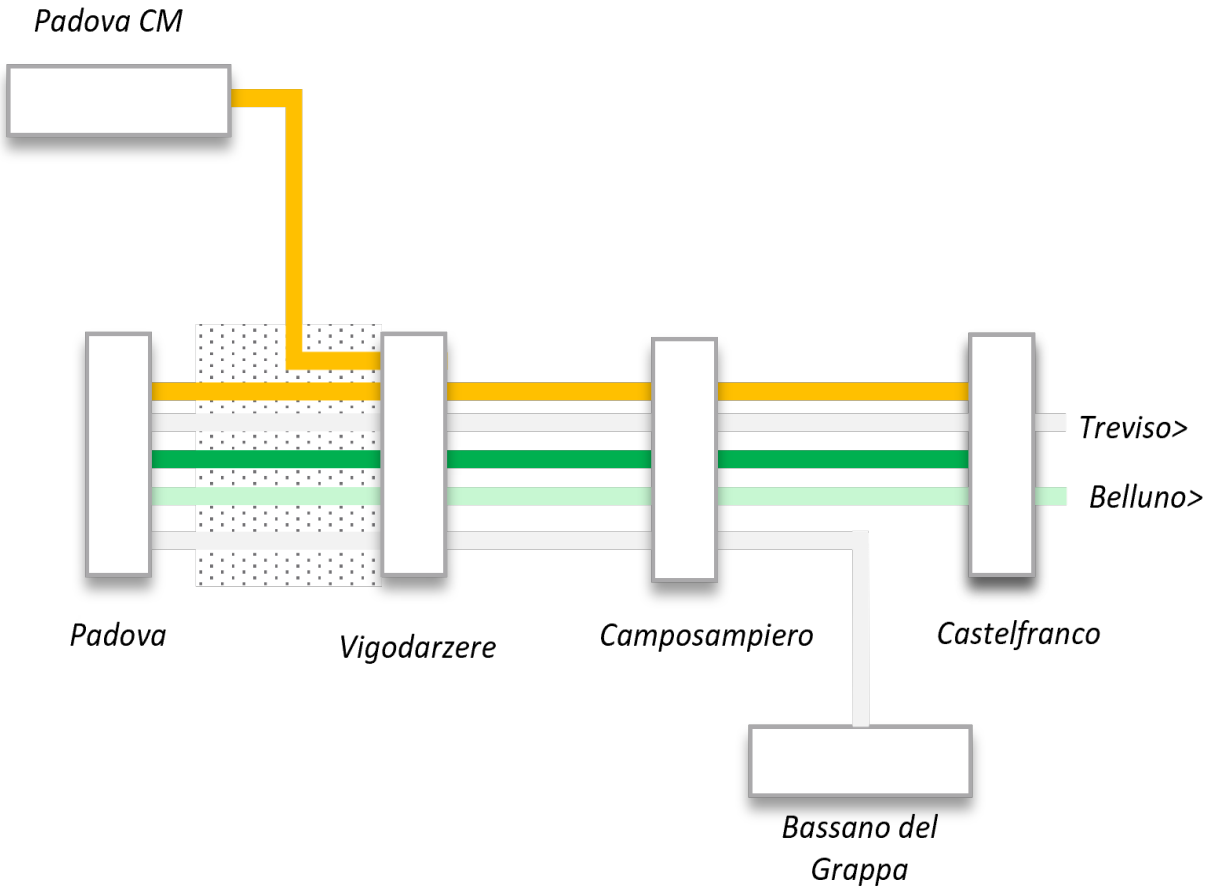


REGOLARITÀ

Si elimina l'ultima tratta a semplice binario della linea diminuendo i conflitti di circolazione

Potenziamento Padova - Castelfranco

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Padova – Castelfranco	4 treni/giorno	1 treno/h
	Padova – Belluno	1 treno/h fino a Montebelluna	1 treno/h
	Padova – Treviso	1 treno/h	1 treno/h
	Padova – Bassano del Grappa	1 treno/h	1 treno/h

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Padova CM/Padova – Tarvisio/Trieste	13 treni/g	25 treni/g

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

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

ACC di Verona PN e ACC-M di Nodo

- **2028** *Verona P.N.*
- *Oltre il* **2030*** *ACC-M Nodo*

Rif. CdP-I: P222 – Adeguamento prestazionale e upgrading Corridoio Ten-T Mediterraneo e linee afferenti

Descrizione del progetto

L'ACC di Verona PN nasce nell'ottica di unificare la gestione dell'impianto attualmente affidata a quattro diverse postazioni (UM e 3 cabine IS) affidando ad un unico apparato la gestione di Verona PN e di Verona PN Scalo.

L'intervento punta ad ottimizzare la gestione complessiva dell'impianto garantendo al contempo la riduzione dei costi di gestione legati all'utilizzo del personale e il miglioramento delle attività manutentive.
L'upgrade tecnologico permetterà inoltre di gestire in maniera più flessibile i futuri interventi di PRG legati alla penetrazione della linea AV/AC.

Nel progetto sono previsti interventi minimali di PRG nel fascio viaggiatori con inserimento di alcune deviate a 60 km/h e del binario I Tronco Ovest, e in una seconda fase modifiche sulle linee di adduzione che percorrono lo scalo di Verona velocizzandole a 60 km/h.

L'ACC di Verona PN diventerà un Posto Periferico dell'ACC-M del Nodo di Verona nell'ambito del quale saranno gestiti gli impianti di Verona PV, Bivio/PC San Massimo, Bivio /PC Verona Ovest, il nuovo Bivio Fenilone, Bivio/PC Santa Lucia con le stazioni di Dossobuono (verso Mantova), Buttapietra, Isola della Scala, Nogara e Ostiglia (verso Bologna).

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Inserimento del binario I Tronco Ovest e aumento del numero di movimenti contemporanei dei treni in stazione



REGOLARITÀ

L'unificazione della gestione della circolazione in un'unica postazione porterà ad una più razionale gestione dei flussi
L'inserimento di deviate a 60 km/ora permetterà l'utilizzo alternativo degli itinerari su linea Milano e su linea Brennero per via diretta o su alternativa via passante senza eccessive perdite di tempo

Potenziamento tecnologico Torino - Padova

PNRR
Misura 1.10

• **2027**

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

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

Descrizione del progetto

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

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

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

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

Upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna - Verona

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

Descrizione del progetto

Il progetto prevede:

- interventi al sistema di segnalamento per attingere alla piena velocità di tracciato, portando la velocità massima dei treni da 150 km/h a 195 km/h per una tratta di circa 40 km, consentendo di conseguire, per i servizi di lungo percorso, un recupero in termini di tempi di percorrenza tra le due località fino a 5 minuti;
- interventi di potenziamento al sistema di distanziamento che consentiranno di conseguire benefici in termini di capacità della linea e di velocizzazione di tutti i servizi;
- interventi di upgrading tecnologico per il rinnovo della linea e degli impianti con attivazione dell'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione con sede al Posto Centrale di Bologna, con benefici in termini di regolarità e affidabilità infrastrutturale.

Sulla tratta San Felice sul Panaro - Poggio Rusco è stato attivato il nuovo sistema di distanziamento con annessa nuova tecnologia di linea ed è di recente attivazione il rinnovo tecnologico degli apparati di stazione che consente, tra l'altro, il presenziamento h24 delle stazioni, con conseguenti benefici per la gestione dei traffici merci notturni in particolare su Poggio Rusco.

Nel corso del 2024 e del 2025, in due distinte fasi, è stato realizzato il nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione, nonché il rinnovo del sistema di distanziamento sulla tratta Nogara - Poggio Rusco - Crevalcore.

Il completamento del progetto prevede anche le tratte, PM Tavernelle - Crevalcore e Nogara - Bivio S. Lucia.

Nell'ambito del medesimo progetto, a beneficio del trasporto ferroviario delle merci, sono stati realizzati l'adeguamento a modulo 750 metri della stazione di S. Felice sul Panaro e l'elettrificazione della tratta Poggio Rusco - raccordo ferroviario di Revere Scalo (circa 6 km) sede al Posto Centrale di Bologna, con benefici in termini di regolarità e affidabilità infrastrutturale.

Upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna - Verona

Benefici commerciali



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 5 treni/h a 10 treni/h.



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale, per i servizi lungo percorso, è pari a 52'/50'. L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 5'



REGOLARITÀ

Incremento della regolarità del servizio dovuta ad una maggiore affidabilità e flessibilità infrastrutturale



PRESTAZIONI

Adeguamento modulo di linea 750 metri



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

Potenziamento Venezia - Trieste

PNRR
Misura 1.10

- **2028** *fase 1*
- *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: 0365A - Potenziamento linea Venezia - Trieste lotti prioritari

Descrizione del progetto

Il progetto di potenziamento del tracciato Venezia Mestre - Ronchi Sud prevede l'eliminazione di punti singolari o tratte che condizionano l'attuale velocità di tracciato, per far viaggiare i treni a una velocità massima di 200 km orari.
Gli interventi di Potenziamento Tecnologico, da realizzare in via prioritaria rispetto alle varianti di tracciato, sono propedeutici all'attrezzaggio con l'ETCS - ERTMS liv 2 della tratta anche esso in corso di progettazione.

I principali interventi, divisi per fasi, sono i seguenti:

Fase 1.

La prima fase degli interventi riguarda il potenziamento tecnologico della linea, con il rinnovo del sistema di distanziamento della linea storica tra Venezia Mestre e Trieste Centrale con un sistema che consenta una velocità massima fino a 200 km/h e di gestire 10 treni/h per direzione. Rimozione di tutte le limitazioni in D4L presenti in linea.
Inoltre saranno realizzati alcuni interventi sulle stazioni, tra cui anche il conseguimento del modulo 750 metri a San Giorgio di Nogaro.

Fase 2.

Variante di tracciato:

- Portogruaro;
- Latisana, resasi necessaria anche per garantire l'adeguamento idraulico della tratta;
- nuovo Ponte sul Fiume Isonzo;
- soppressione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati;
- adeguamento a 750 metri della stazione di San Donà di Piave - Jesolo.

Fase 3.

Variante tra Ronchi e Aurisina

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

Potenziamento Venezia - Trieste

Benefici commerciali Fase



CAPACITÀ

Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 7 treni/h a 10 treni/h nei due sensi di marcia



VELOCITÀ

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Venezia Mestre-Trieste, per servizi lungo percorso, è pari a 1h e 40'.
L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 10'



REGOLARITÀ

Grazie agli incrementi di velocità e alla tecnologia più flessibile



PRESTAZIONI

Eliminazione delle limitazioni di massa assiale e modulo 750 metri

Benefici commerciali a completamento del progetto



VELOCITÀ

Eliminazione dei punti singolari con elevazione della velocità.
Ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza fino a 20' con le varianti

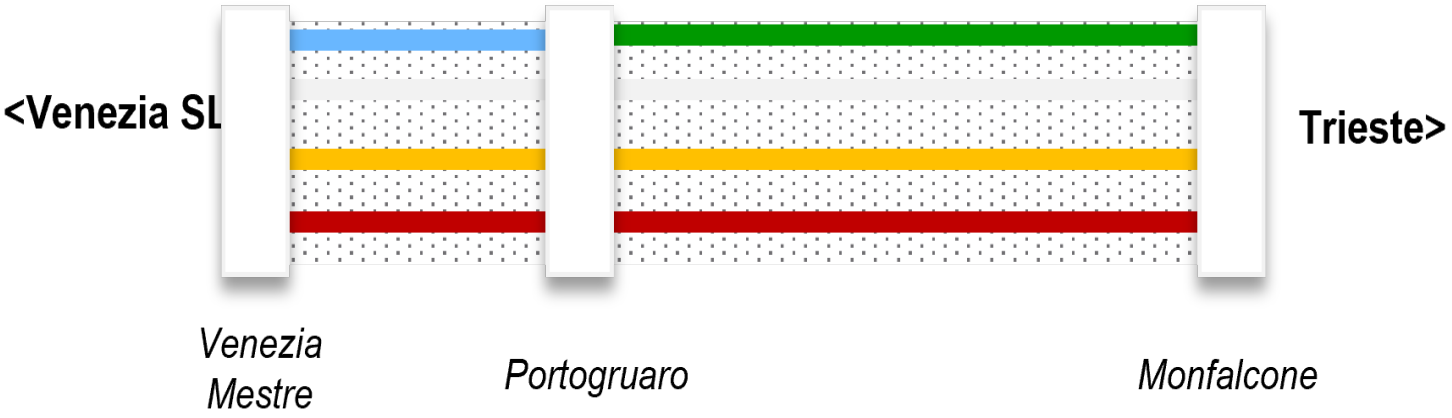


CAPACITÀ

Aumento della capacità con quadruplicamento tra Ronchi e Aurisina

Potenziamento Venezia - Trieste

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Venezia S.L./ Mestre – Portogruaro	1 treno/h + rinforzi	2 treni/h
	Portogruaro – Trieste	5 treni/g	1 treno/h
	Venezia S.L. – Trieste	1 treno/h	1 treno/h

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Venezia Mestre – Trieste	25 treni/g	50 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Milano/Roma – Trieste	9 treni/g	1 treno/2h + rinforzi

PROGETTI CORRELATI:

- Collegamento con l'aeroporto di Venezia

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

Brescia-Verona-Vicenza: tratta Brescia-Verona

PNRR
Misura 1.2

• **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: 0361 – Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona

Descrizione del progetto

Il progetto è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T Mediterraneo che collega la penisola iberica al confine ucraino ed è articolato come segue:

- Fase – 1° Lotto Funzionale: Brescia Est-Verona (escluso Nodo di Verona Ovest);
- Completamento – 2° Lotto Funzionale: Quadruplicamento in uscita Est da Brescia.

Il primo lotto prevede la realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC di lunghezza pari a 47,6 km nelle regioni Lombardia e Veneto.

Il secondo lotto prevede la realizzazione di un quadruplicamento in uscita dalla stazione di Brescia fino all'interconnessione Brescia est per un'estesa di circa 10,7 km nei comuni di Brescia, Rezzato e Mazzano.

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

Benefici commerciali Fase



VELOCITÀ

Grazie alla realizzazione delle nuove tratte AV/AC Brescia Est-Verona, Verona-Bivio Vicenza e del Nodo di Verona Ovest, sarà possibile ottenere recuperi dei tempi di percorrenza fino a 10' sulla direttrice Milano – Venezia



REGOLARITÀ

Incremento della capacità e della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV)



PRESTAZIONI

Incremento del transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci

Benefici commerciali a completamento del progetto



CAPACITÀ

Il quadruplicamento Brescia-Brescia Est risolverà il collo di bottiglia in uscita da Brescia incrementando il livello capacitivo dell'intera tratta. Ne deriva che la capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori relazioni



VELOCITÀ

Il completamento di tutti gli interventi pianificati per la realizzazione della nuova linea AV/AC Brescia-Padova potrà permettere recuperi di percorrenza fino a 20' sulla direttrice Milano – Venezia rispetto ai tempi di percorrenza precedenti all'avvio del progetto

Tracciato quadruplicamento Brescia-Brescia Est

10,7 km	Lunghezza linea
5-3,8‰	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

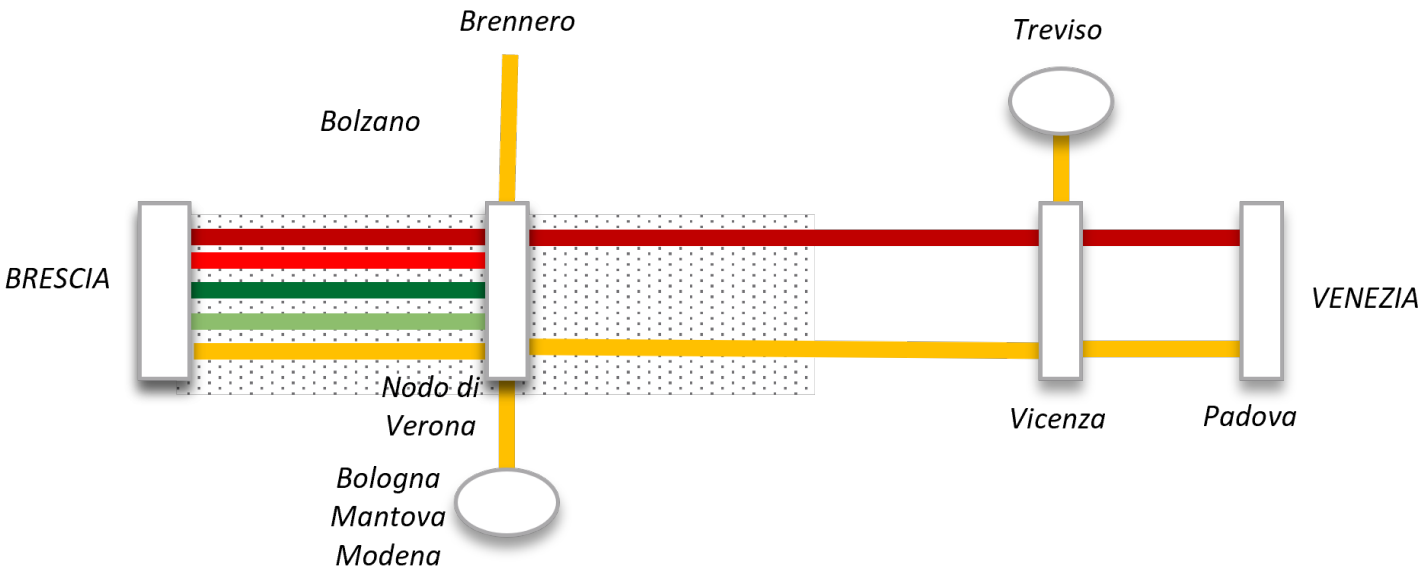
Tracciato quadruplicamento Brescia Est-Verona

47,6 km	Lunghezza linea
12‰	Pendenza massima linea
250 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

Brescia-Verona-Vicenza: tratta Brescia-Verona

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Verona – Milano	1 treno/h	2 treni/h
	Brescia – Verona	Non presente	1 treno/h + rinforzi

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Brescia – Verona	35 treni/g	60 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Milano – Venezia*	3 treni/h	3 treni/h
	Milano – Verona**	6 treni/g	1 treno/h

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

- Upgrade del sistema di distanziamento Mi P.Garibaldi - Mi Greco Pirelli/Mi Lambrate
- Brescia – Verona – Vicenza: tratta Verona – Vicenza e attraversamento di Vicenza
- Brescia – Verona – Vicenza: Nodo di Verona Est
- Brescia – Verona – Vicenza: Nodo di Verona Ovest

NOTE
* Prolungamenti non cadenzati verso Trieste
** Comprende anche i servizi non cadenzati Roma-Brescia/Bergamo
I criteri secondo i quali sono stati realizzati i modelli di esercizio sono riassunti nel Capitolo Introduzione.

Potenziamento tecnologico Bologna - Padova

PNRR
Misura 1.10

- **2028** *fase 1*
- **2029** *fase 2*
- **2030** *completamento*

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P223 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico - Adriatico e linee afferenti

Descrizione del progetto

L'intervento prevede il rinnovo di tutti gli impianti della linea Bologna - Padova C.M., con la realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione e di un nuovo sistema di regolazione della circolazione con Posto Centrale ubicato a Bologna.
Sono, inoltre, previste attività finalizzate al rinnovo del sistema di distanziamento e all'integrazione dei sistemi di Informazione al Pubblico, nonché a modifiche puntuali del piano del ferro ed eliminazione dei passaggi a livello. L'intero progetto si articola in tre macro-fasi realizzative: la prima relativa alla tratta Rovigo - Occhiobello - San Pietro in Casale, la seconda relativa alle tratte Castelmaggiore - San Pietro in Casale e Rovigo - Monselice, la terza relativa alla restante tratta Monselice - Padova e all'inserimento in ACC.M di Bivio Battiferro.

Nell'ambito del medesimo progetto, a beneficio del trasporto ferroviario delle merci, è previsto l'adeguamento a modulo 750 metri degli impianti di Castelmaggiore, Polesella e Sant'Elena d'Este.

Inoltre, in virtù degli accordi stipulati con il gestore FER e gli Enti Locali, sono previsti:

- interventi di PRG in stazione di Ferrara, con l'obiettivo di creare binari dedicati ai servizi attestati da/per rete FER ;
- interventi per l'interramento delle linee Ferrara-Rimini e Ferrara-Codigoro con conseguente ripristino della separazione dei flussi sulle linee FER e RFI tramite il vecchio tracciato e soppressione PL in ambito urbano.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ	Per tutte le tipologie di servizi, abbattimento dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità degli apparati che gestiscono la circolazione
PRESTAZIONI	Adeguamento modulo di linea 750 metri
ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Azioni ed interventi in grado di migliorare il livello qualitativo del servizio pubblico in termini di accessibilità ferroviaria nella stazione di Ferrara, mediante la realizzazione di nuovi binari tronchi dotati di marciapiede per le relazioni Ferrara-Codigoro

Brescia-Verona-Vicenza: tratta Verona-Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza

PNRR
Misura 1.2

- **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: 0362A – Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (primo lotto funzionale)

Descrizione del progetto

Il progetto Verona-Bivio Vicenza (quest'ultimo sarà ridenominato Bivio Olmo) è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T Mediterraneo che collega la penisola iberica al confine ucraino e costituisce il 1^ lotto funzionale della linea AV/AC Verona-Padova, di lunghezza complessiva di 83 km, articolata in 3 lotti.

La tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza, è suddivisa in due lotti costruttivi e prevede la realizzazione , tra la stazione di Verona Porta Vescovo ed il comune di Altavilla Vicentina, di circa 44,25 km di nuova linea AV/AC, oltre il rifacimento di circa 7 km di linea storica. La nuova linea ad alta velocità, a meno di brevi tratti in galleria artificiale di lunghezza complessiva di 2,3 km, si sviluppa in superficie prevalentemente in rilevato o trincea.

Il progetto comprende la realizzazione della nuova linea AV/AC per una estensione di circa 6,2 km, con tracciato in superficie in affiancamento alla linea esistente, tra il km 43+650 ed il km 49+827, la rilocazione verso nord di 2,7 km dell'esistente linea Milano-Venezia, il riassetto del PRG di Vicenza, inclusa la realizzazione di una nuova stazione elementare AV/AC (4 binari), nonché l'inserimento al km 46+400 della nuova fermata Fiera, a servizio sia della linea storica che dell'alta velocità.
Nel Piano di Ripresa e Resilienza è inserito il solo intervento relativo alla tratta Verona - Bivio Vicenza.

Benefici commerciali Fase



VELOCITÀ

Grazie alla realizzazione delle nuove tratte AV/AC Verona-Bivio Vicenza, Brescia Est-Verona e Nodo di Verona Ovest, sarà possibile ottenere recuperi dei tempi di percorrenza fino a 10' sulla direttrice Milano – Venezia



CAPACITÀ

Si avrà un incremento della capacità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV)



REGOLARITÀ

Si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV)



PRESTAZIONI

La nuova tratta AV/AC Verona-Vicenza costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci

Brescia-Verona-Vicenza: tratta Verona-Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza

Benefici commerciali a completamento del progetto



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

L'attivazione della fermata Fiera a Ovest di Vicenza permetterà inoltre di servire via ferro, anche con servizi a lunga percorrenza, una zona strategica della città. Nuova stazione elementare AV/AC in realizzazione a Vicenza, nel perimetro degli interventi da PRG



PRESTAZIONI

Il fascio merci della stazione di Vicenza sarà adeguato al modulo 750 metri e centralizzato, potenziandone le funzioni a supporto della circolazione lungo il Corridoio Mediterraneo



VELOCITÀ

Il completamento di tutti gli interventi pianificati per la realizzazione della nuova linea AV/AC Brescia-Padova potrà permettere recuperi di percorrenza fino a 20' sulla direttrice Milano – Venezia rispetto ai tempi di percorrenza precedenti all'avvio del progetto

Tratta Verona-Bivio Vicenza

44,25 km	Lunghezza linea
12‰	Pendenza massima linea
250 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

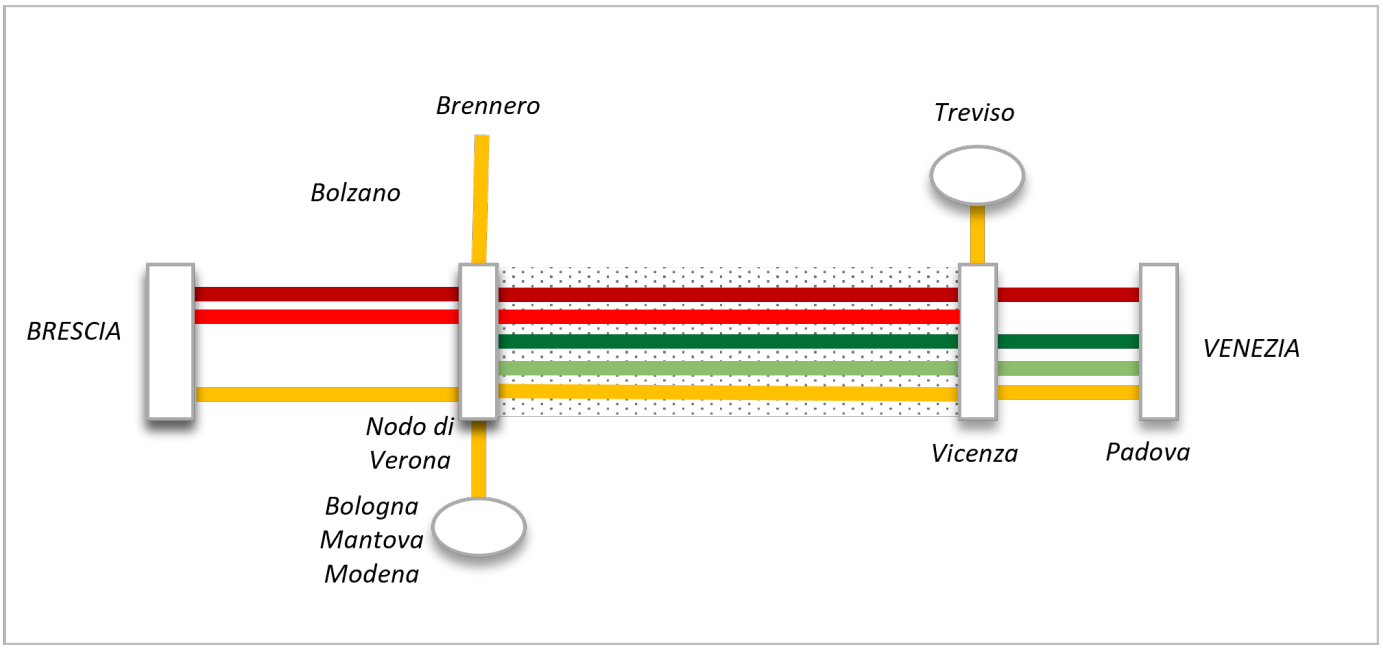
Tratta di attraversamento di Vicenza

6,2 km	Lunghezza linea
12‰	Pendenza massima linea
160 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

Brescia-Verona-Vicenza: tratta Verona-Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza

Modello di esercizio



	RELAZIONE TPL	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Verona – Venezia	1 treno/h + rinforzi	1 treno/h + rinforzi
	Veloce Verona – Venezia	1 treno/h	1 treno/h

	RELAZIONE MERCI	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Verona – Vicenza	48 treni/g	55 treni/g

	RELAZIONE LP	FREQ. ATTUALE	FREQ. FUTURA
	Milano – Venezia*	3 treni/h	3 treni/h
	Milano – Verona – Vicenza **	1 treno/g	1 treno/h

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

- Upgrade del sistema di distanziamento Mi P.Garibaldi - Mi Greco Pirelli/Mi Lambrate
- Brescia – Verona – Vicenza: tratta Brescia – Verona
- Brescia – Verona – Vicenza: Nodo di Verona Est
- Brescia – Verona – Vicenza: Nodo di Verona Ovest

NOTE
*Prolungamenti non cadenzati verso Trieste
I criteri secondo i quali sono stati realizzati i modelli di esercizio sono riassunti nel Capitolo Introduzione.

PRG e ACC Verona Quadrante Europa

- **2027** *ACC*
- *Oltre il* **2030*** *PRG*

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

Descrizione del progetto

Verona costituisce uno snodo strategico per volumi di traffico merci, attuali e previsti, in quanto rappresenta la connessione dei corridoi Scandinavo – Mediterraneo e Mediterraneo della rete europea TEN-T.

Il terminal di Verona Quadrante Europa con 16 mila treni annui circa è il più grande impianto merci italiano.

Attualmente l'impianto è gravato da una condizione prossima alla saturazione. La possibilità di potenziare il complesso di Verona Q.E. consente di avere margini importanti di capacità soprattutto in relazione alle notevoli fasi di potenziamento attese sulle direttrici afferenti allo scalo (Nuovo tunnel del Brennero e lotti prioritari, nuova linea AV/AC Brescia Verona e Verona – Padova). L'intervento di potenziamento a Verona Q.E. prevede:

- la costruzione di 6 binari di Arrivo/Partenza, attualmente secondari, con l'adeguamento a 750 metri;
- l'allaccio di un nuovo terminal, IV Modulo, con 2 moduli da 4 binari sotto gru, di lunghezza 750 metri.

In questo modo si avrà un terminal con modulo a 750 metri a servizio della linea del Brennero, che servirà anche la direttrice Bologna/Modena. L'attivazione dell'ACC sull'impianto attuale è un'operazione propedeutica ai successivi interventi, che incrementa la flessibilità dell'impianto.

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

Benefici commerciali a completamento del progetto

PRESTAZIONI	Adeguamento a modulo 750 metri dell'impianto con la realizzazione di 6 binari arrivo/partenza
CAPACITÀ	Aumento della capacità teorica ammessa dalle attuali 30 coppie/g di lunghezza 600 metri a 45 coppie/g di cui 15 di lunghezza 750 metri

Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Ovest • 2029

Rif. CdP-I: 0361 – Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona

Descrizione del progetto
Gli interventi del Nodo di Verona del progetto ingresso Ovest prevedono la realizzazione di 3,6 km di nuova linea AV/AC, 4,2 km di nuova Linea Storica e 3,3 km di linea indipendente merci, oltre alla sistemazione del Piano Regolatore Generale di Verona Porta Nuova per l'ingresso dell'AV/AC da Milano.

Benefici commerciali



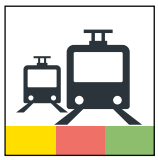
VELOCITÀ

Grazie alla realizzazione del Nodo di Verona Ovest, congiuntamente alle nuove tratte AV/AC Brescia Est-Verona e Verona-Bivio Vicenza, sarà possibile ottenere recuperi dei tempi di percorrenza fino a 10' sulla direttrice Milano – Venezia



VELOCITÀ

Il completamento di tutti gli interventi pianificati per la realizzazione della nuova linea AV/AC Brescia-Padova potrà permettere recuperi di percorrenza fino a 20' sulla direttrice Milano – Venezia rispetto ai tempi di percorrenza precedenti all'avvio del progetto.



CAPACITÀ

La capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). La capacità liberata sulla linea storica, unita a nuovi binari di attestamento nella stazione di Verona PN, permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori collegamenti



CAPACITÀ

La realizzazione della linea Indipendente Merci inoltre consentirà di liberare in parte il nodo di Verona dai flussi da/per la linea del Brennero. La nuova infrastruttura inoltre potenzierà i collegamenti con lo scalo merci di Verona Quadrante Europa



REGOLARITÀ

Incremento del transito dei treni merci, grazie alla realizzazione secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci

Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Ovest

Tracciato Nodo Verona Ovest-Linea AV/AC

3,6 km	Lunghezza linea
12,17 ‰	Pendenza massima linea
160 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

Tracciato Nodo Verona Ovest-Linea indipendente Merci

3,3 km	Lunghezza linea
12,25 ‰	Pendenza massima linea
100 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo

I principali numeri del progetto

Brescia-Verona-Vicenza: Nodo di Verona Est • 2030*

Rif. CdP-I: 0362A – Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (primo lotto funzionale)

Descrizione del progetto

Gli interventi del Nodo di Verona del progetto ingresso Est riguardano interventi funzionali all'ingresso a Verona della tratta Verona-Padova con la realizzazione di circa di 6,6 km di nuova linea AV/AC, una nuova stazione elementare a Verona Porta Nuova e dei binari dedicati all'AV a Verona Porta Vescovo, collegati dal nuovo ponte sull'Adige.

Inoltre è previsto un nuovo fascio merci di tre binari, scalo Cason, a modulo 750 metri, situato in adiacenza alla linea merci realizzata nel nodo Ovest.

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

Benefici commerciali

 VELOCITÀ	Il completamento di tutti gli interventi pianificati per la realizzazione della nuova linea AV/AC Brescia-Padova potrà permettere recuperi di percorrenza fino a 20' sulla direttrice Milano – Venezia rispetto ai tempi di percorrenza precedenti all'avvio del progetto
 CAPACITÀ	La capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori collegamenti
 ACCESSIBILITÀ ALLA RETE	Nuova stazione elementare AV a Verona Porta Nuova
 PRESTAZIONI	La tratta consentirà il transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci
 CAPACITÀ	La nuova stazione merci di scalo Cason permetterà di ricevere i treni merci diretti a Verona Quadrante Europa da Milano e di supportare la gestione del traffico del nodo di Verona
 PRESTAZIONI	La nuova stazione di Cason e il PRG di Verona PV creeranno binari di precedenza a modulo 750m

I principali numeri del progetto

6,6 km	Lunghezza linea
12‰	Pendenza massima linea
115 km/h	Velocità massima
3 Kv	Elettrificazione
ERTMS L2	Tecnologie
D4	Peso assiale
P/C80	Sagoma
750 m	Modulo



Hub di Venezia Mestre • 2030

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

Descrizione del progetto
La riqualificazione della stazione di Venezia Mestre prevede essenzialmente questi interventi:

1- Realizzazione di una nuova piastra di scavalco del fascio binari con relative connessioni verticali ai marciapiedi di stazione comprensivi di scale fisse, scale mobili e ascensori;
2- Ricostruzione e ampliamento del Fabbricato Viaggiatori, con realizzazione di un piano aggiuntivo all'attuale e posto in connessione con la nuova piastra di scavalco;
3- Rivisitazione dell'area esterna antistante la stazione e della viabilità di accesso.

Benefici commerciali



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE



ACCESSIBILITÀ PRM



ACCESSIBILITÀ PRM

Overview delle azioni oltre il 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI
Piano Regolatore Generale di Venezia Santa Lucia fase 2	
Raddoppio Maerne - Castelfranco Veneto	
Upgrading tecnologico Verona-Brennero	

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Piano Regolatore Generale di Venezia Santa Lucia fase 2

• *Oltre il* **2030***

Rif. CdP-I: P075 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia

Descrizione del progetto

L'intervento consiste in un completamento dell'upgrading del nodo di Venezia attraverso delle modifiche infrastrutturali che consentiranno più movimenti contemporanei di treni in arrivo e partenza, grazie a cui si avrà un aumento della capacità dell'impianto.

Attraverso questa azione di piano si potranno ripensare i servizi gravitanti su Venezia Santa Lucia.

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

Benefici commerciali



REGOLARITÀ

Per i treni regionali in arrivo/partenza dai binari del Fascio Sacca (15-22) della stazione saranno consentiti dei movimenti contemporanei oggi inibiti rispetto alle due linee di adduzione. Si elimina il collo di bottiglia derivante dall'incompatibilità tra l'arrivo e la partenza di due treni sul Fascio Sacca.
Inoltre la creazione di nuovi binari di stazionamento tra segnalamento esterno e interno favoriranno i flussi in arrivo riducendo i vincoli dovuti all'accodamento dei treni tra Mestre e Venezia SL



CAPACITÀ



Raddoppio Maerne - Castelfranco Veneto

• *Oltre il* **2030***

Rif. CdP-I: I183 – Raddoppio Maerne - Castelfranco Veneto

Descrizione del progetto

A seguito degli accordi intercorsi con Regione Veneto la tratta Castelfranco – Maerne, attualmente a semplice binario, verrà raddoppiata consentendo di avere un doppio binario tra Castelfranco e Mestre.

L'intervento permetterà di eliminare le interferenze dovute alla necessità di incrocio, aumentando al contempo la capacità della linea attivando inoltre un nuovo corridoio per il trasporto merci sulla direttrice VE Marghera Scalo – Castelfranco – Vicenza – Milano/Brennero (ecc).

Sono inoltre previsti interventi di PRG nelle stazioni di Noale (con aumento della capacità del I e del II binario ad almeno 740 metri), Maerne e Piombino Dese (che viene trasformata in fermata venendo meno le necessità di incrocio).

La linea sarà attrezzata con un nuovo ACCM che servirà tutta la linea Bassano – Mestre, la marcia dei treni sarà gestita tramite ERTMS di livello 2 senza il segnalamento laterale.
Nell'intervento è previsto che a regime siano soppressi tutti i PL ricadenti nella tratta.

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

Benefici commerciali

REGOLARITÀ	Vengono eliminate le interferenze legate alla necessità di incrocio consentendo di garantire la regolarità anche in caso di perturbazione della circolazione
CAPACITÀ	Incremento d'offerta dei servizi regionali tra Castelfranco e Venezia (da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 10 treni/h per direzione) con la possibilità di riorganizzare i servizi in tipologie Regionale e Regionale Veloce. Inoltre permette di utilizzare la tratta quale nuovo corridoio merci verso le lineee per Milano e Brennero
PRESTAZIONI	Adeguamento a modulo 750 metri della linea
INTEGRAZIONE DELLA RETE	Creazione di nuovo tratto di itinerario merci

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