

# Gli interventi di RFI nel Nord-Est

*La linea AV/AC Brescia-Verona-Padova  
Il collegamento ferroviario con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia  
Il potenziamento della linea Venezia-Trieste*



Aprile 2022

# Investimenti lungo l'asse Brescia-Verona-Vicenza-Padova-Venezia-Trieste

## VERONA

Linea AV/AC Brescia-Verona 1<sup>^</sup>LF Brescia Est-Verona: lavori in corso. **Attivazione per fasi a partire dal 2025**;  
**Potenziamento di Verona Quadrante Europa**: ultimata la Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE). **Attivazione 2026**;  
 Linea AV/AC Verona-Padova 1<sup>^</sup>LF Verona-Bivio Vicenza: in realizzazione. **Attivazione 2026**;  
**Nodo di Verona Ovest**: in corso in ter approvazione PD. **Attivazione 2028**;  
**Nodo di Verona Est**: prossimo Avvio Iter su PD. **Attivazione per fasi a partire dal 2028 e ultimazione al 2030**;  
**Lotto 4 - Ingresso nel Nodo di Verona (da nord)**: in corso aggiornamento Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE). **Attivazione 2030**;  
**Verona Porta Nuova - Nuova stazione AV/AC di Verona Porta Verde**;  
**Riqualficazione scalo merci di Verona Porta Nuova.**

## PADOVA

Linea AV/AC Verona – Padova: 3<sup>^</sup>LF Vicenza-Padova  
 In corso la PD da parte del GC Iricav Due. **Attivazione 2029**;  
**Ammodernamento Stazione di Padova - Protocollo di Intesa**;  
**Nuovo PRG di Padova**: in corso la Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE).



## VICENZA

Linea AV/AC Verona - Padova 2<sup>^</sup>LF Attraversamento di Vicenza e Nuova Linea TPL:  
 in corso Progettazione Definitiva a cura GC Iricav Due. **Attivazione 2028**;  
 Linea AV/AC Verona – Padova: 3<sup>^</sup>LF Vicenza-Padova:  
 in corso la PD da parte del GC Iricav Due. **Attivazione 2029**;  
**Linea Vicenza Schio**;  
**Stazione di Vicenza.**

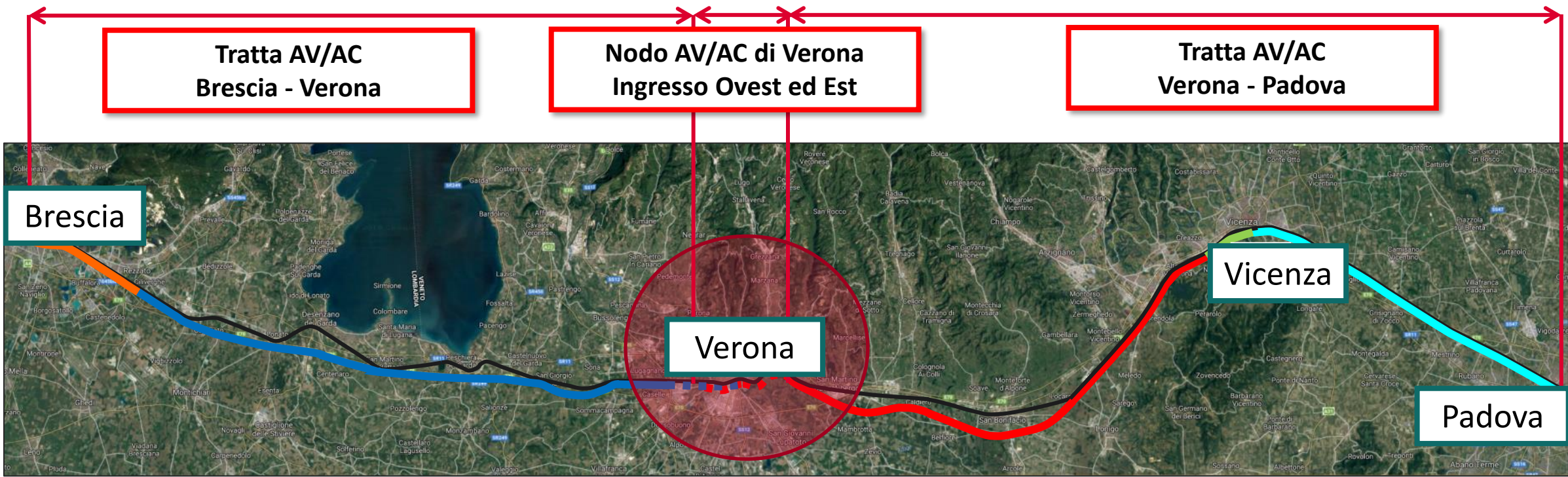
## VENEZIA

**Collegamento ferroviario con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia**: in fase di avvio le Attività Negoziali per l'affidamento della Progettazione Esecutiva e della Realizzazione. **Attivazione 2025.**

## VENEZIA MESTRE-TRIESTE

**Potenziamento della linea Mestre-Trieste.**  
 - **Potenziamento Tecnologico**: in corso la Verifica della Progettazione Esecutiva.  
 - **Interventi infrastrutturali**: Varianti di tracciato e nuovi Posti di Movimento, Soppressione Passaggi a Livello, adeguamento opere d'arte esistenti per rimozione delle limitazioni in D4;  
 - **Variante della tratta Ronchi-Aurisina.**

# Linea AV/AC Milano-Venezia: le Tratte Brescia – Verona e Verona-Padova



Di competenza del  
General Contractor  
**Cepav Due**

Da affidare, a cura di  
**RFI, con appalto  
integrato**

Di competenza del  
General Contractor  
**Iricav Due**

**9,2 Miliardi di euro  
di Investimento  
complessivo**

# Tratta AV/AC BS-VR

# Linea AV/AC Brescia - Verona

La **Linea AV/AC Brescia - Verona** si estende dalla stazione di Brescia al cavalcavia dell'Autostrada A22 presso Verona per un'estensione di **circa 58,3 km** ed è articolata in due lotti funzionali:

Descrizione	Contratti in corso	Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie	Stato dell'iter Approvativo
1^ LF: <b>Brescia Est-Verona</b>	General Contractor Cepav Due	2.599 M€	2.599 M€	Lavori in corso sull'intera Tratta
2^ LF: <b>Quadruplicamento Est in uscita da Brescia"</b>	General Contractor Cepav Due	555 M€	14,57 M€	In corso redazione della Progettazione Definitiva.



# Linea AV/AC Brescia - Verona: 1^Lotto Funzionale Brescia Est - Verona

La tratta **Brescia Est-Verona** interessa **11 Comuni** nelle province di Brescia, Mantova e Verona e si estende per **47,6 km**, inclusi **2,2 km** di Interconnessione di Verona merci. La funzionalità della tratta è garantita, anche in pendenza della realizzazione degli interventi del 2^ Lotto Funzionale “Quadruplicamento in uscita Est da Brescia” e del “Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest”, da due bivi posti in corrispondenza dei limiti di tratta.

In data 06/06/2018 è intervenuta la sottoscrizione del Secondo Atto Integrativo alla Convenzione TAV (ora RFI)-Cepav Due/ENI del 15/10/1991, sottoscritto da RFI, Cepav Due ed ENI (avente efficacia dal 06/07/2018), con conseguente avvio dei lavori della tratta ad opera del General Contractor Cepav Due.

## Specifiche Tecniche Generali Brescia est-Verona

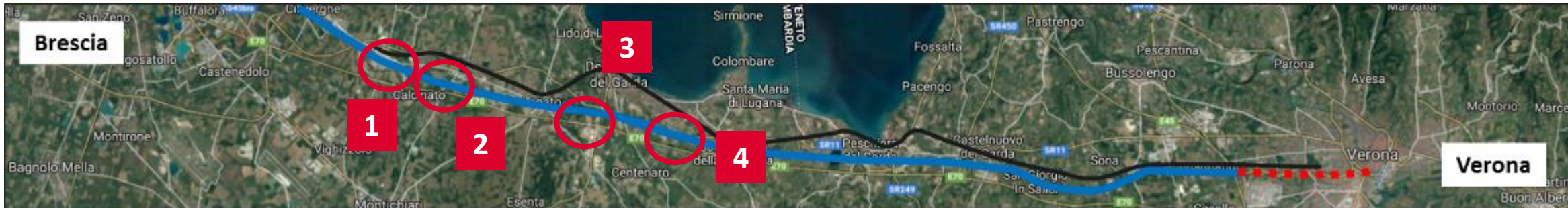
Lunghezza	47,60 km
Velocità max	250 Km/h
Pendenza max	12 ‰
Alimentazione	3 kV cc
Segnalamento	ERTMS – L2

## Avanzamento Lavori

**25%**



# Lotto Funzionale Brescia Est-Verona: focus avanzamento tratta lombarda



**Galleria Artificiale di Lonato Ovest**



**Imbocco Galleria Naturale di Lonato Ovest**



**Galleria Artificiale Lonato Est**



**Trincea in Comune di Desenzano**

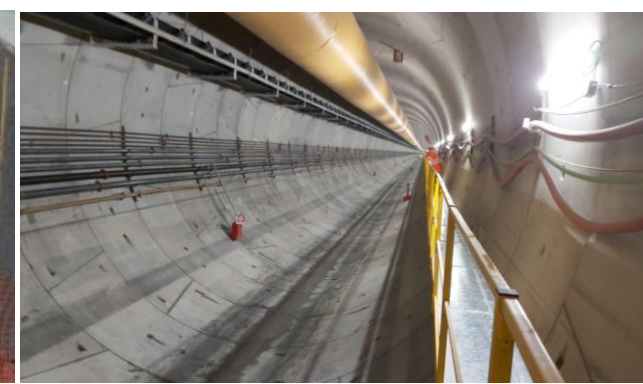
# Focus: ingresso scavo meccanizzato con TBM della Galleria di Lonato

Il sistema di gallerie artificiali e naturali di Lonato ha una lunghezza complessiva pari a 7,5 km, di cui 4,8 km scavati mediante EPB-Tunnel Boring Machine.

Tale porzione della galleria prevede una configurazione a doppia canna che presenta diametro interno di 8,8 m e un rivestimento formato da anelli di conci prefabbricati dello spessore di 0,45 m.

La galleria, con imbocco ovest nel territorio di Lonato del Garda e imbocco est nel territorio di Desenzano del Garda, consentirà di attraversare le zone collinari dell'arco morenico del Garda e di sottopassare l'Autostrada A4.

Lo scavo è stato avviato in data 05.10.2020.





# Lotto Funzionale Brescia Est-Verona: focus avanzamento tratta veneta



**1** Ponte sul Mincio, Comune di Peschiera



**2** Interconnessione di Verona Merci, Comuni di Sona/Sommacampagna/Verona



**3** Galleria San Giorgio in Comune di Sona

## Focus: attivazioni effettuate

In data 15.11.2021 e 29.11.2021 sono stati attivati rispettivamente il Binario Pari e il Binario Dispari della deviazione provvisoria della Linea Storica Milano-Venezia tra le pk 139+570 e 141+776 (cd. "bypass di Sommacampagna"), volta alla realizzazione delle Gallerie Artificiali GA22 e GA23 nei tratti in cui i due binari dell'Interconnessione Verona Merci sottopassano la Linea Storica alle porte del Comune di Verona.



# Linea AV/AC Milano-Verona: Tratta Brescia – Verona

## Focus: Quadruplicamento est in uscita da Brescia

### Descrizione dell'intervento

Con la delibera n. 42/2017, nell'ambito dell'approvazione del progetto definitivo della nuova linea AV/AC Brescia-Verona, il CIPE ha disposto la progettazione, in sostituzione del cosiddetto "Shunt di Brescia", della soluzione "Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia".

Il tracciato si sviluppa in affiancamento alla linea storica Milano-Venezia e interessa il fitto tessuto urbano di Brescia per circa 6 km, attraversa il Comune di Rezzato (3,5 km circa) lambendone l'abitato, e termina nel territorio del Comune di Mazzano in un'area ad uso prevalentemente agricolo.

Il Progetto Preliminare del "Quadruplicamento ad Est di Brescia" è stato approvato mediante l'Ordinanza n. 3, pubblicata sulla GURI n.144 del 04.12.2021, emessa dal Commissario Straordinario di Governo.

Attualmente è **in corso la redazione del Progetto Definitivo a cura del General Contractor Cepav due.**



#### Specifiche Tecniche Generali Quadruplicamento Brescia est

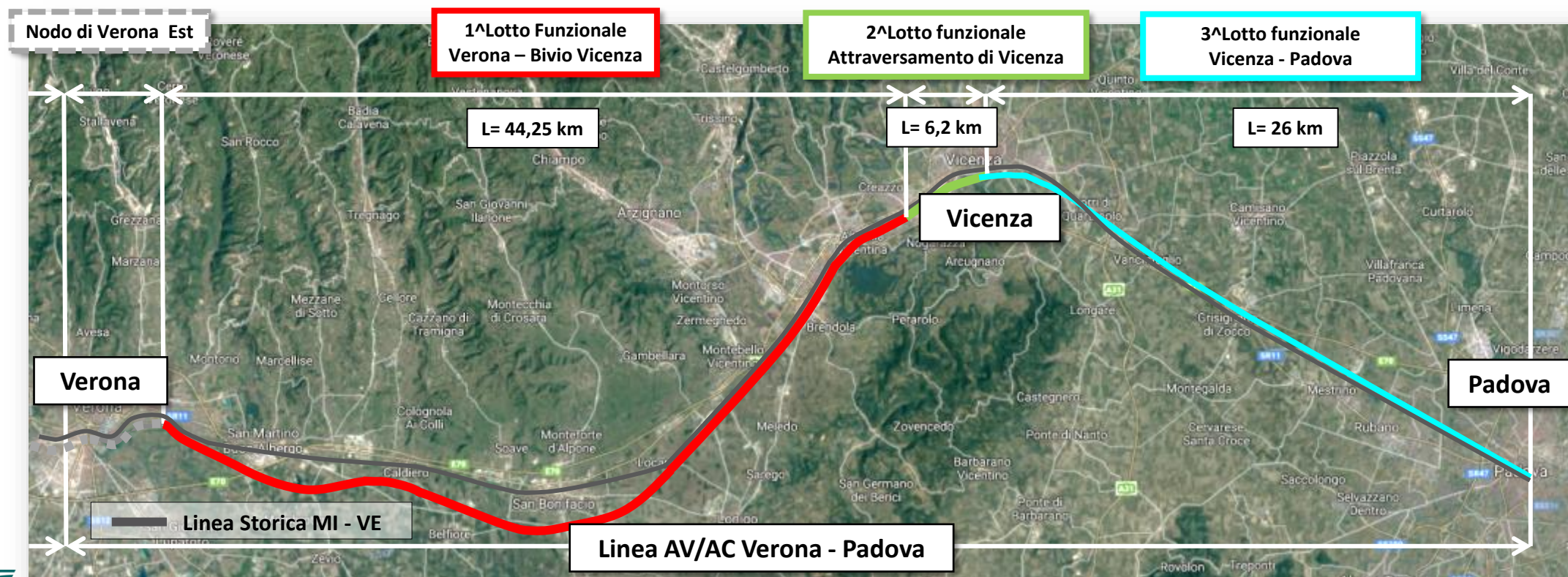
Lunghezza	10,70 km
Velocità max	200 Km/h
Pendenza max	5 ‰
Alimentazione	3 kV cc
Segnalamento	ERTMS – L2

# Tratta AV/AC Verona-Padova

# Linea AV/AC Verona - Padova

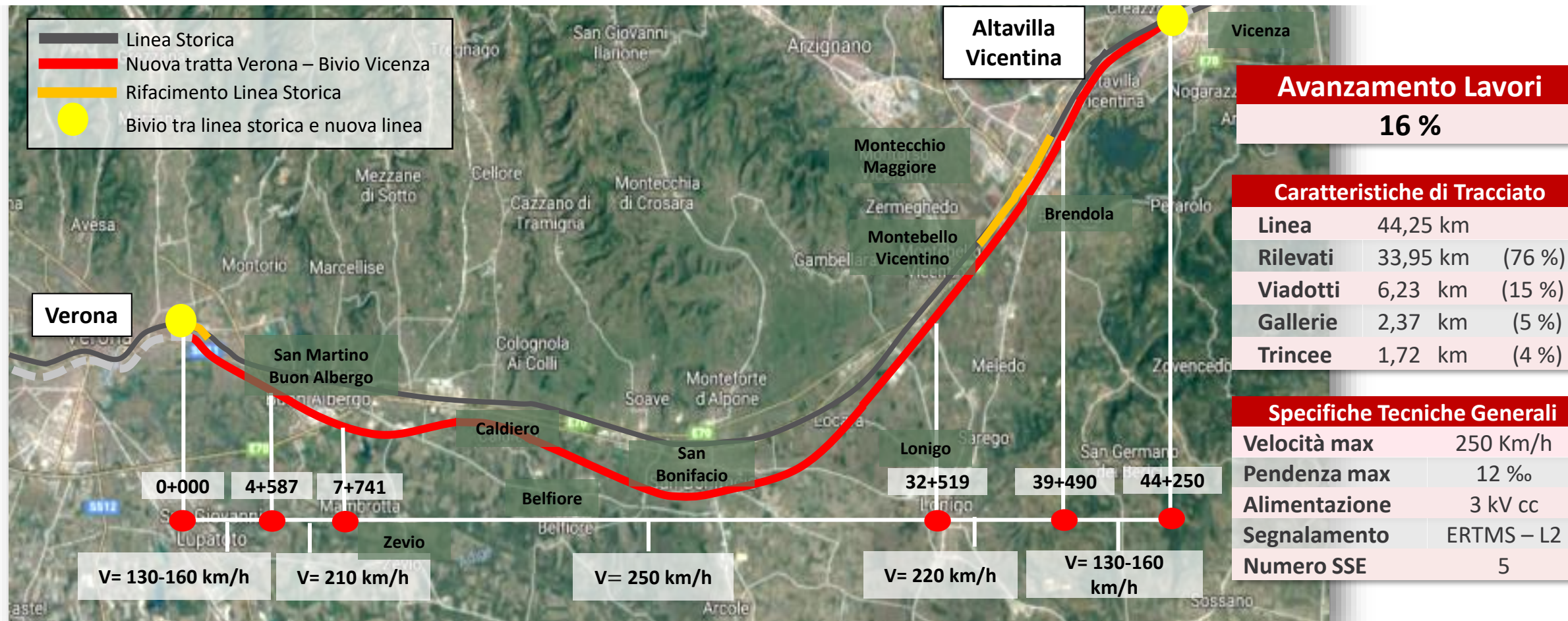
La Linea AV/AC Verona-Padova si estende dalla stazione di Verona Porta Nuova alla stazione di Padova per circa **77 km** ed è articolata in 3 Lotti Funzionali:

Descrizione	Contratti in corso	Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie	Stato dell'iter Approvativo
1^ LF: "Verona - Bivio Vicenza"	General Contractor Iricav Due	2.760 M€	2.760 M€	In realizzazione
2^ LF: "Attraversamento di Vicenza"	General Contractor Iricav Due	1.075 M€	1.075 M€	In corso verifica Progetto Definitiva
3^ LF: "Vicenza – Padova"	General Contractor Iricav Due	1.500 M€	25 M€	Progettazione Definitiva



# Linea AV/AC Verona – Padova: 1<sup>a</sup> Lotto Funzionale "Verona – Bivio Vicenza"

La tratta Verona-Bivio Vicenza interessa 12 Comuni, si estende per 44,25 km e prevede inoltre il rifacimento di circa 7 km di linea storica. La funzionalità della tratta è garantita, anche in pendenza della realizzazione degli interventi del "Nodo AV/AC di Verona: ingresso Est" e del 2<sup>a</sup> Lotto Funzionale "Attraversamento di Vicenza", da due bivi posti in corrispondenza dei limiti di tratta. I lavori sono stati avviati il 20/09/2020 e sono in corso: le attività di Cantierizzazione, la Bonifica Ordigni Bellici, le Indagini Archeologiche, gli Espropri e le opere propedeutiche per la realizzazione della Galleria artificiale di S. Martino B.A. L'opera rientra nel PNRR e la sua attivazione è prevista nel 2026.



# 1^ Lotto Funzionale "Verona – Bivio Vicenza": Realizzazione GA01

Realizzazione della **Galleria Artificiale GA01** (1.9 km) nel Comune di San Martino Buon Albergo

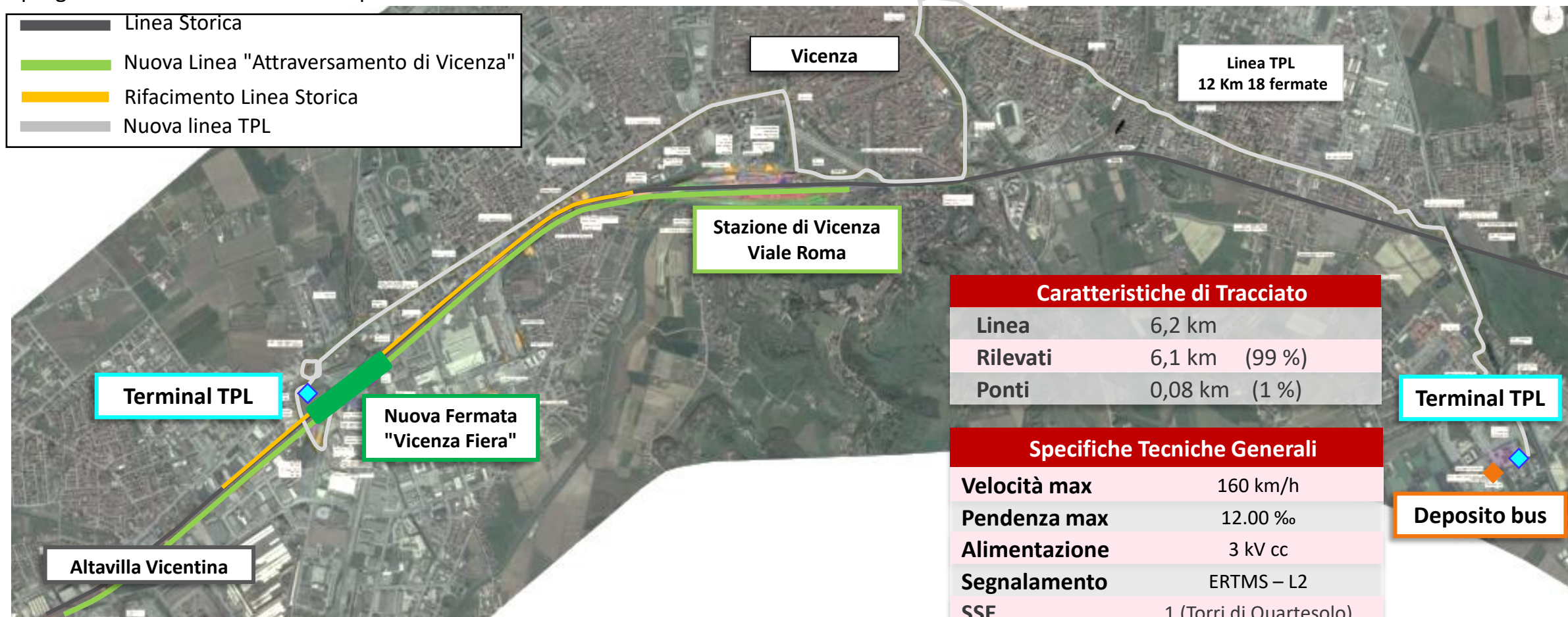


[VIDEO](#)

# Linea AV/AC Verona – Padova: 2<sup>a</sup> Lotto Funzionale "Attraversamento di Vicenza"

Il progetto interessa 5 Comuni, si estende per **6,2 km** di nuova linea e prevede inoltre il rifacimento di circa **2,7 km** di linea storica. Sono inclusi, inoltre, interventi di ridisegno paesaggistico e urbanistico della **stazione di Vicenza Viale Roma** e la realizzazione della **nuova fermata "Vicenza Fiera"** nonché interventi di **riassetto della viabilità**, funzionali a garantire un accesso rapido alla Stazione di Viale Roma da Ovest e da Est. È inoltre inclusa la realizzazione di una **nuova linea TPL di 12 km**, prevalentemente in sede promiscua e caratterizzata da 18 fermate.

In data 07/01/2022 Il General Contractor Iricav Due ha provveduto alla consegna del Progetto Definitivo. E' in corso la verifica tecnico-economica del progetto. L'attivazione del 2<sup>o</sup> LF è prevista nel 2028.



- Linea Storica
- Nuova Linea "Attraversamento di Vicenza"
- Rifacimento Linea Storica
- Nuova linea TPL

Caratteristiche di Tracciato	
Linea	6,2 km
Rilevati	6,1 km (99 %)
Ponti	0,08 km (1 %)

Specifiche Tecniche Generali	
Velocità max	160 km/h
Pendenza max	12.00 %
Alimentazione	3 kV cc
Segnalamento	ERTMS – L2
SSE	1 (Torri di Quartesolo)



# Linea AV/AC Verona – Padova

## 1^ Lotto Funzionale "Verona – Bivio Vicenza" e 2^ Lotto Funzionale "Attraversamento di Vicenza"

- **Benefici commerciali al 2026**

La nuova tratta AV/AC Verona-Vicenza costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo sia il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 5', sia il transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci.

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

- **Benefici commerciali a regime**

La nuova tratta AV/AC Verona-Padova costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo sia il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 10', sia il transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci.

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

Ne deriva che la capacità complessiva sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV), resa possibile dalla realizzazione della stazione elementare AV a Vicenza.

La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori relazioni.

L'attivazione della fermata «Fiera» a Ovest di Vicenza permetterà inoltre di servire via ferro, anche con servizi a lunga percorrenza, una zona della città strategica.

# Linea AV/AC Verona – Padova: 3<sup>a</sup> Lotto Funzionale "Vicenza – Padova"

La tratta **Vicenza – Padova** si sviluppa per complessivi **26 km**, compresi tra la stazione di Vicenza (esclusa) e la stazione di Padova Centrale, e si articola in due parti:

- **Tratto Vicenza – Grisignano di Zocco:** per il tratto compreso tra il bivio per le linee Schio–Treviso e la fermata di Lerino nel Comune di Grisignano di Zocco, il progetto della nuova linea è sviluppato a livello di Studio di Fattibilità del 2014, ad oggi in corso di aggiornamento a cura di Italferr, approvato dal Comune di Vicenza e dalla Regione Veneto nel 2015;
- **Tratto Grisignano di Zocco – Padova:** il tracciato coincide con quello del Progetto Preliminare del 2003 approvato dal CIPE con Delibera n.94/2006.

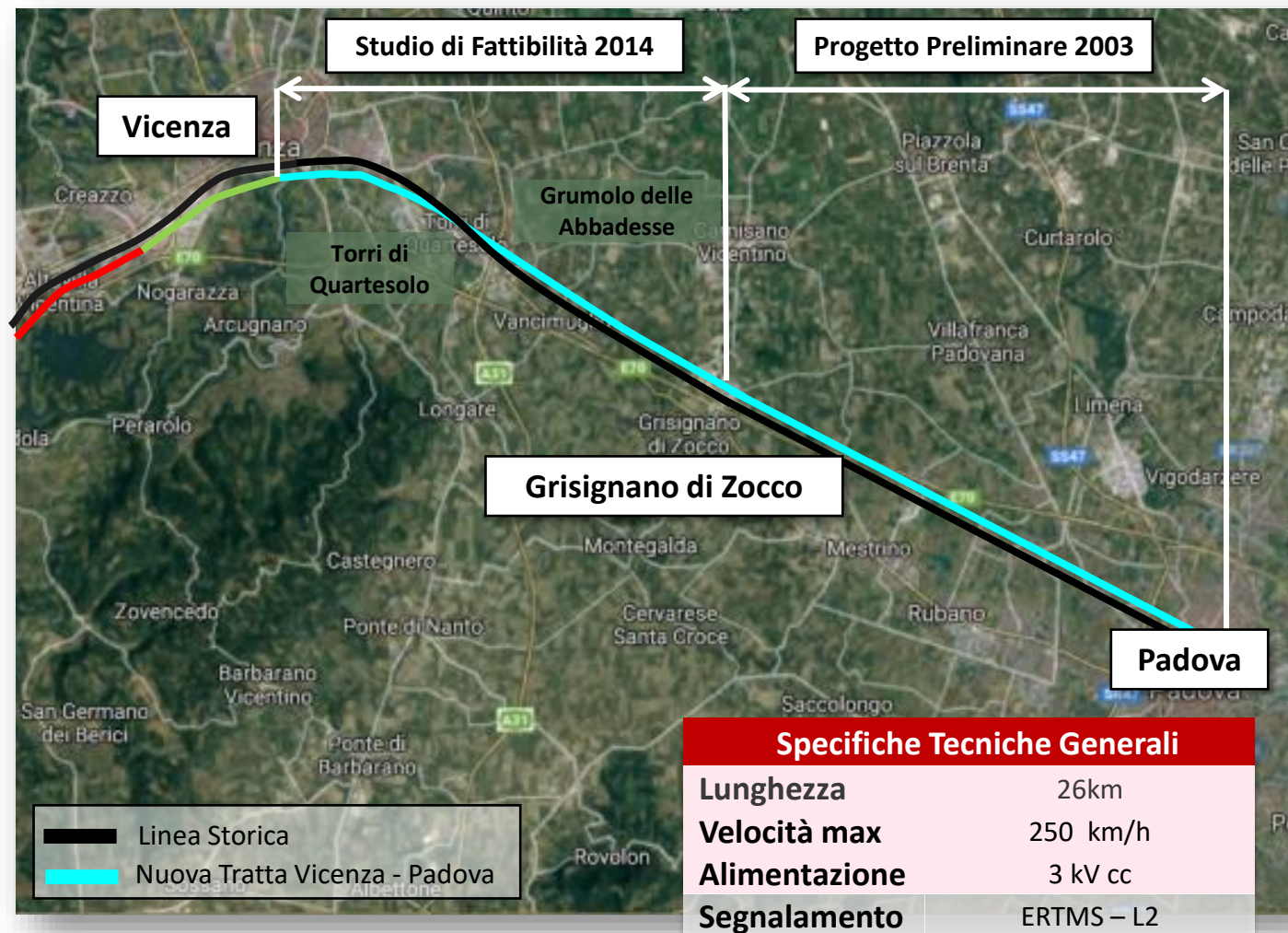
Con il Decreto Legge n.59 del 06/05/2021, convertito con la Legge n.101 del 01/07/2021, sono stati autorizzati 25M€ per l'avvio della Progettazione Definitiva.

E' stato sottoscritto in data 21/12/2021 l'accordo con il General Contractor Iricav Due per l'avvio della Progettazione Definitiva.

Il Progetto Definitivo sarà sviluppato da Iricav Due sulla base dello Studio di Fattibilità, predisposto da Italferr, che aggiorna e armonizza il precedente Studio di Fattibilità 2014 ed il Progetto Preliminare del 2003 per tener conto delle modifiche dei vincoli sul territorio e normative nel frattempo intervenuti.

Tale aggiornamento sarà oggetto di confronto con gli Enti Locali per l'avvio dell'iter approvativo sul progetto definitivo.

L'attivazione è prevista nel 2029.



# Linea AV/AC Verona – Padova: 3<sup>^</sup> Lotto Funzionale "Vicenza – Padova"

- **Benefici commerciali a regime**

La nuova tratta AV/AC Vicenza-Padova costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo sia il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 5', sia il transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci.

La nuova tratta AV/AC Verona-Padova costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo sia il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 10', sia il transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci.

Ne consegue che la capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, derivante anche dalla 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.

# Nodo AV/AC di Verona

# Il Nodo AV/AC di Verona

Gli interventi funzionali a dare continuità alla linea AV/AC Milano Venezia all'interno del Nodo ferroviario di Verona sono articolati in:

- **Nodo di Verona Ingresso Ovest** - interventi funzionali all'inserimento nella stazione di Verona Porta Nuova (binari IV e VI) della **Tratta AV/AC BS-VR**
- **Nodo di Verona Ingresso Est** - include gli interventi funzionali all'ingresso a Verona della **Tratta Verona-Vicenza**

## Nodo di Verona Ovest – Costo a Vita Intera 376 M€

**Oggi**  
 Progetto Preliminare **approvato** dal CIPE con Delibera n.69 del 21.11.2019  
**Iter autorizzativo di Verifica di Ottemperanza** con Commissario Straordinario di Governo del Progetto Definitivo avviato il 7.12.2021

**Prossimi Passi**  
**Approvazione Progetto Definitivo da Parte del Commissario di Governo**  
**Procedure di Affidamento** dei lavori tramite appalto Integrato

**Durata lavori ca. 4,5 anni (attivazione oggi stimata - 2028)**

## Nodo di Verona Est – Costo a Vita Intera 380 M€

**Oggi**  
 Progetto Preliminare **approvato** dal CIPE con a Delibera n.11 del 14.05.2020  
**Di prossimo avvio l'iter autorizzativo di Verifica di Ottemperanza** con Commissario Straordinario di Governo del Progetto Definitivo

**Prossimi Passi**  
**Approvazione Progetto Definitivo da Parte del Commissario di Governo**  
**Procedure di Affidamento** dei lavori tramite appalto Integrato

**Durata lavori ca. 6,5 anni (attivazione oggi stimata per fasi a partire dal 2028 e ultimazione al 2030)**

L'iter autorizzativo avviato sui Progetti Definitivi è finalizzato all'acquisizione da parte degli Enti coinvolti del parere in merito alla corretto recepimento delle prescrizioni già rese nella Conferenza di Servizi svoltasi sui Progetto Preliminare e ritenute accoglibili dal CIPE.

*Nota: Le date di attivazione indicate sono quelle previste nelle ipotesi di positiva conclusione iter approvativi delle Progettazioni Definitive entro i tempi minimi di legge*

# Il Nodo AV/AC di Verona Ovest

Costo	376 M€
Durata lavori	4,5 anni

Il progetto include gli interventi funzionali all'inserimento nella stazione di Verona Porta Nuova (binari IV e VI) della **Tratta AV/AC Brescia-Verona** e prevede la realizzazione di ca. **3,6 km** di linea AV/AC nonché di ca. **3,3 km** concernenti l'interconnessione Merci di Verona. E' parte integrante dell'intervento il rifacimento di circa **4,2 km** di linea storica.



# Il Nodo AV/AC di Verona Est

Costo	380 M€
Durata lavori	6,5 anni ca.

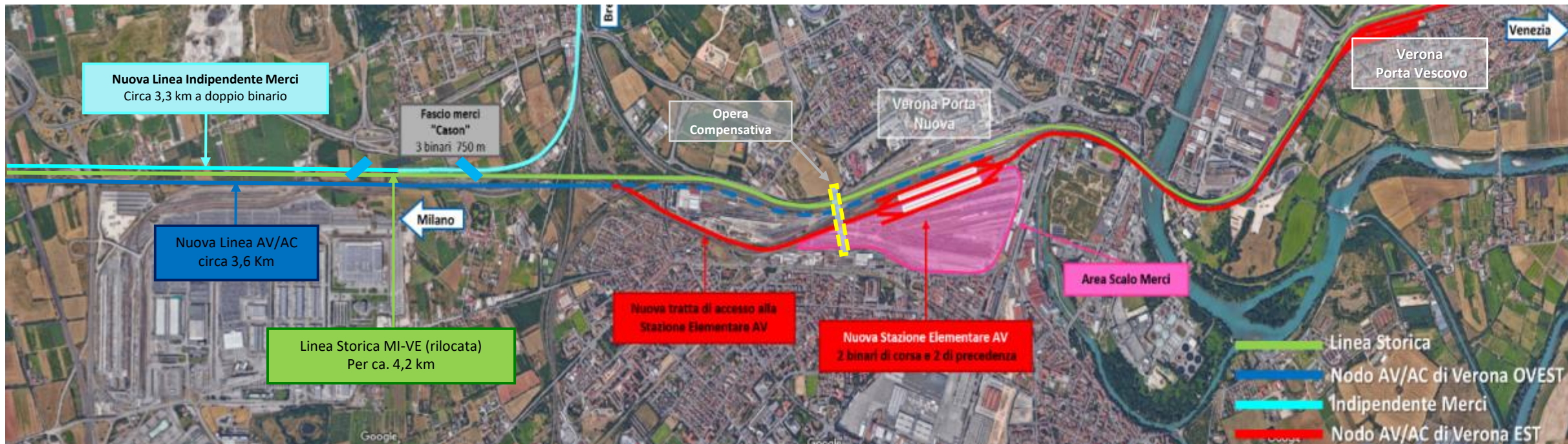
Il progetto include gli interventi funzionali all'ingresso a Verona della **Tratta Verona-Vicenza** e prevede la realizzazione di ca. **6,6 km** di nuova linea, una nuova "stazione elementare" a Verona Porta Nuova e un nuovo fascio merci di tre binari in zona Cason collegato alla linea "indipendente merci" da realizzare nell'ambito dell'intervento "Nodo di Verona Ovest".



Specifiche Tecniche Generali	
Velocità max	115 km/h
Alimentazione	3 kV cc
Segnalamento	ERTMS – L2

- Opere per interferenze con viabilità
- Opere per interferenze ferroviarie

# Il Nodo di Verona – Assetto al Completamento del Nodo AV/AC di Verona Ingresso Ovest ed Est





# Nodo AV/AC di Verona – Ingresso Ovest ed Ingresso Est



- **Benefici commerciali a regime Nodo di Verona Ingresso Ovest**

La nuova tratta AV/AC Brescia-Verona costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo sia il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia S. Lucia fino a 10', sia il transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci.

La realizzazione della linea Indipendente Merci inoltre consentirà di sgravare 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.

La capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, derivante anche dalla 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.

- **Benefici commerciali a regime Nodo di Verona Ingresso Est**

La nuova tratta AV/AC Verona-Padova costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo sia il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia S. Lucia fino a 10', sia il transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci.

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.

La capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, derivante anche dalla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV), in particolare a Verona Porta Nuova, con la stazione elementare AV. La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori relazioni. Il nuovo ponte sull'Adige darà continuità alle tratte AV/AC provenienti da Milano e da Venezia.

# Nuovo PRG di PADOVA C.LE

# Il nuovo PRG di Padova C.le

## Inquadramento del Progetto



Limiti dell'intervento

### AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

Attualmente è in fase di sviluppo il PFTE, in carico a ITALFERR S.p.A.; il termine è previsto per fine 2022.

CVI	350 M€
Fine lavori	2028

### DESCRIZIONE DEI LIMITI DELL'INTERVENTO

L'intervento complessivo di modifica e adeguamento del PRG esistente di Padova C.le interessa l'area dell'impianto attuale con estensione verso sud in direzione Bologna fino all'impianto di Padova Campo Marte e verso nord sulla linea per Bassano del Grappa fino al Bivio Altichiero. Ad ovest, in direzione Milano, l'intervento è delimitato dal tratto d'ingresso della futura linea AV/AC Brescia-Verona-Padova, prevista in affiancamento alla linea storica.

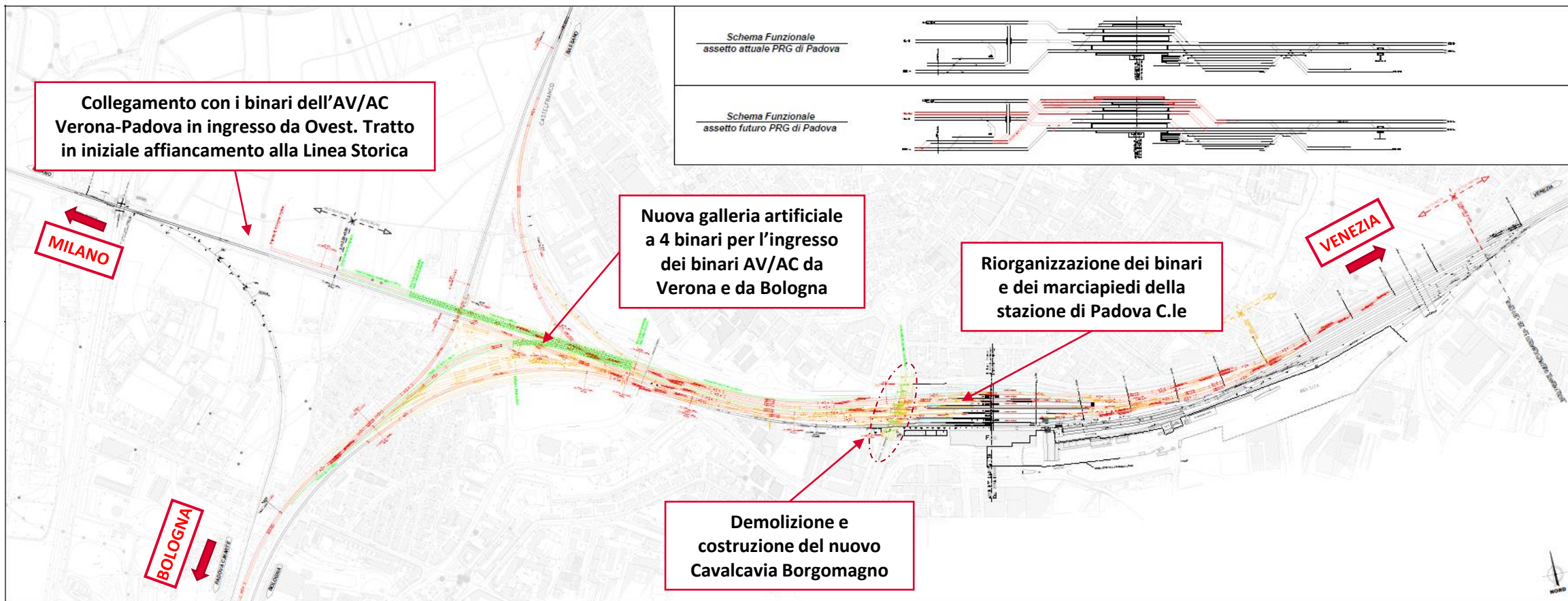
### OBIETTIVO DELL'INTERVENTO

Gli interventi di adeguamento del PRG della stazione di Padova C.le sono necessari per consentire la compatibilità plano-altimetrica dei futuri binari AV in ingresso da ovest.

La configurazione di progetto del PRG garantirà, oltre ai nuovi servizi e transiti della linea AV, la continuità e la riorganizzazione di tutti i collegamenti ferroviari oggi esistenti tra le diverse linee.

# Il nuovo PRG di Padova C.le

## Inquadramento del Progetto



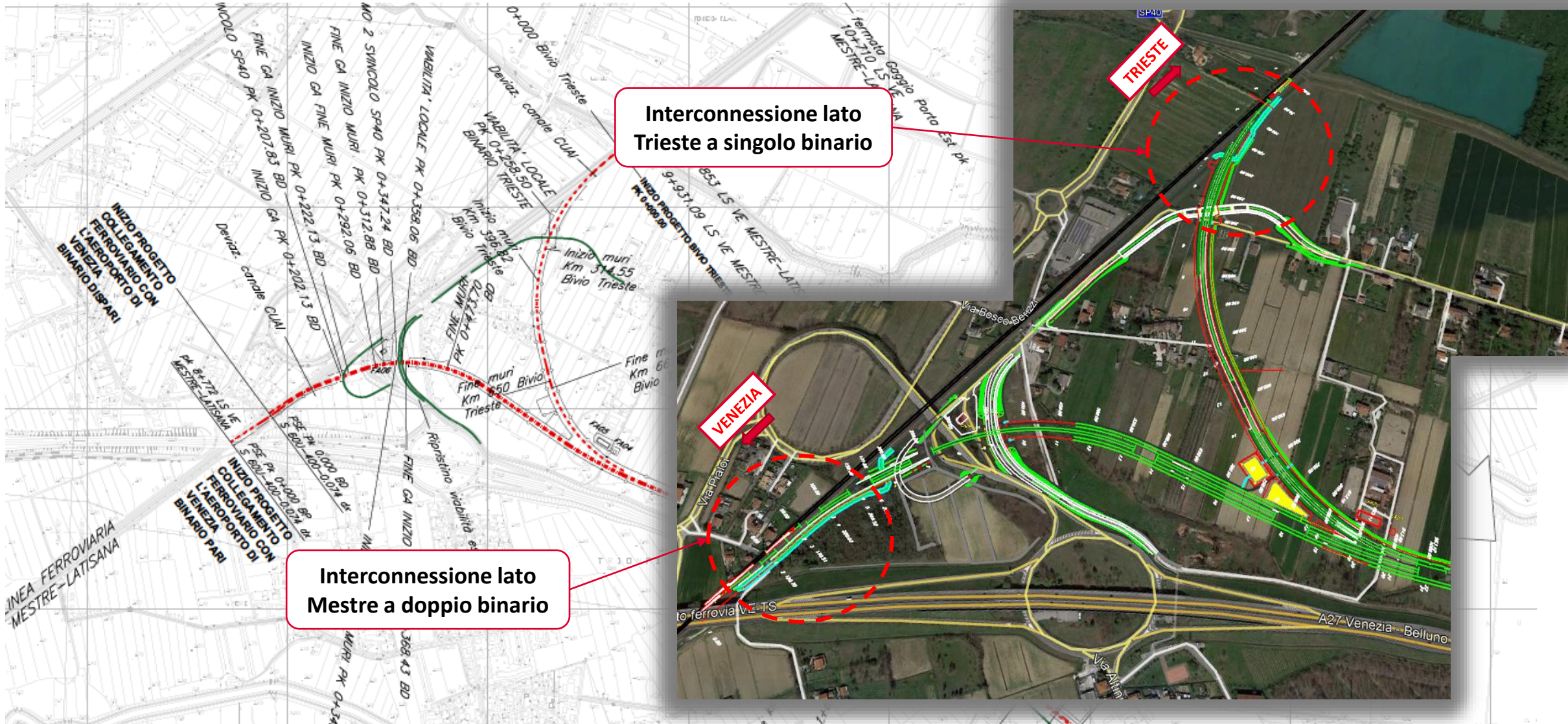
Studio di Pre-Fattibilità – Planimetria generale

# Il collegamento ferroviario con l'Aeroporto Marco Polo di VENEZIA



# Il collegamento ferroviario con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia

## Descrizione generale del Progetto – Interconnessione con la Linea Storica

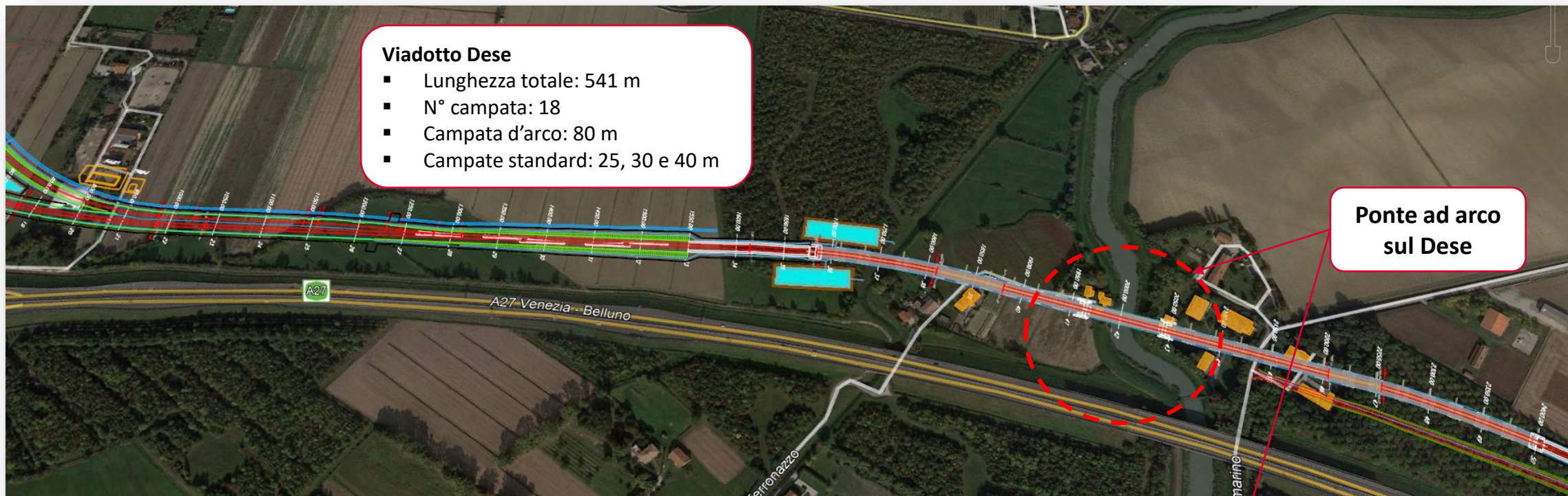


**Interconnessione lato Trieste a singolo binario**

**Interconnessione lato Mestre a doppio binario**

# Il collegamento ferroviario con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia

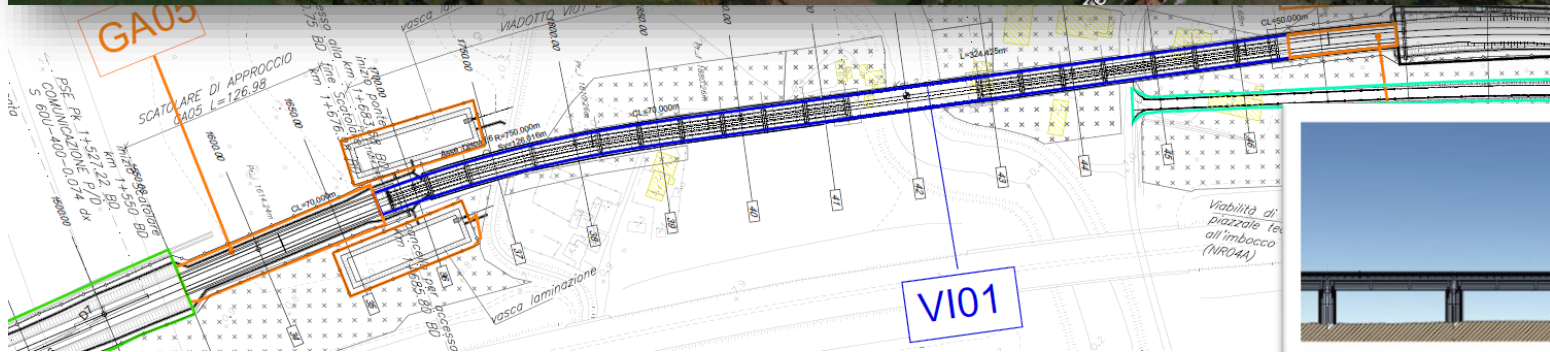
## Descrizione generale del Progetto – Viadotto e ponte sul Dese



**Viadotto Dese**

- Lunghezza totale: 541 m
- N° campata: 18
- Campata d'arco: 80 m
- Campate standard: 25, 30 e 40 m

**Ponte ad arco  
sul Dese**

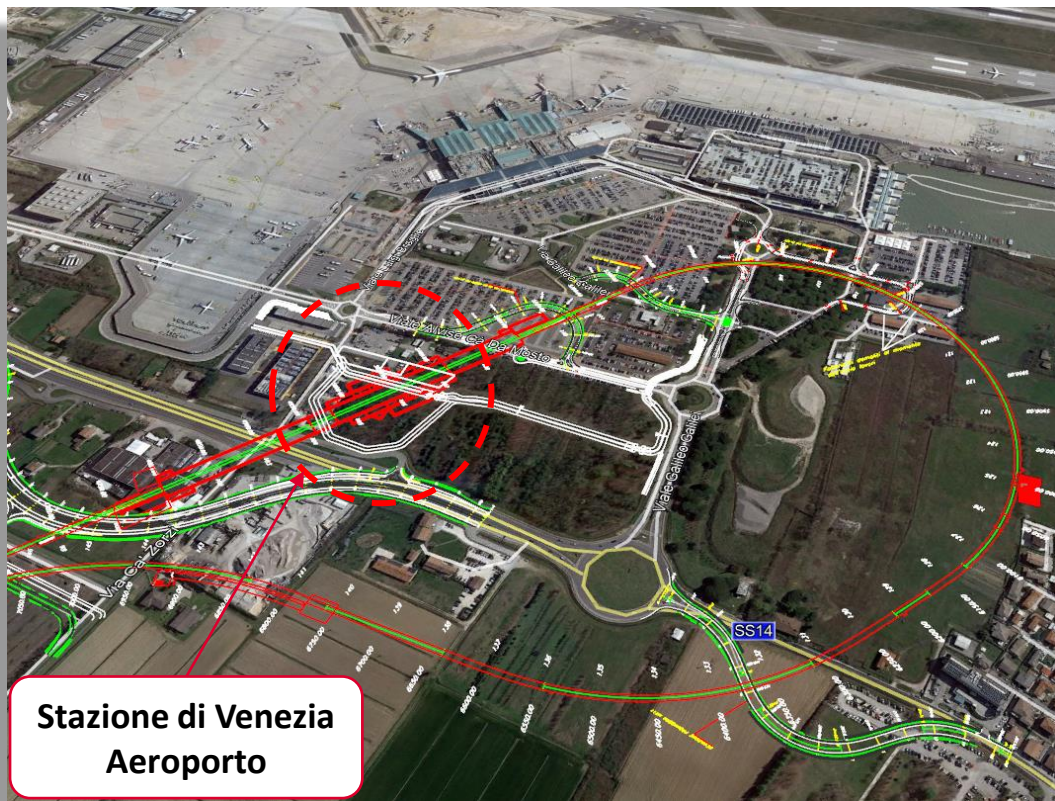




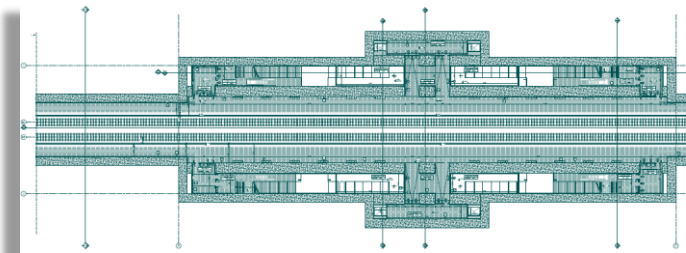
# Il collegamento ferroviario con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia

Descrizione generale del Progetto – La galleria artificiale 'a cappio' e la stazione di Venezia Aeroporto

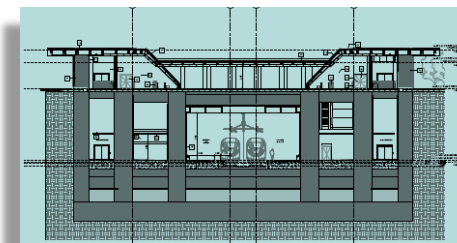
Galleria artificiale a cappio



La stazione di Venezia Aeroporto



Piano banchina



Sezione trasversale



Viste prospettiche

VISTA INTERNA ATRIO STAZIONE 01



# Il collegamento ferroviario con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia

## Iter Autorizzativo e Progettuale

### Passi Principali



Ieri

Progetto Definitivo **approvato** dal CIPESS con **Delibera n.56** del 03 novembre 2021;  
 Pubblicazione In **Gazzetta Ufficiale** della Repubblica Italiana in data 12 gennaio 2022;  
**Conclusione** della Progettazione Definitiva con **l'aggiornamento** dei computi alle tariffe 2022.



Oggi

In sviluppo/conclusione le **Attività Negoziali** propedeutiche alla pubblicazione della gara.



Prossimi  
Passi

**Pubblicazione Gara** e successiva **aggiudicazione**;  
**Consegna** delle prestazioni di Progettazione Esecutiva;  
**Consegna Lavori** (entro il primo semestre 2023).



**Durata lavori ca. 2,5 anni**  
 (attivazione oggi prevista per dicembre 2025).

# Il potenziamento della linea VENEZIA MESTRE-TRIESTE

# Il potenziamento della linea Venezia Mestre-Trieste

## Inquadramento del Progetto

### OBIETTIVO DEL PROGETTO

Il progetto nasce con lo scopo di ridurre i tempi di viaggio tra Venezia e Trieste, prevedendo l'innalzamento della velocità di percorrenza fino a 200km/h, nonché di migliorare il collegamento del Friuli-V. G. con il Nord Ovest e il Centro-Sud Italia.



### DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto di potenziamento e velocizzazione della linea si articola in diversi interventi, e precisamente:

- Upgrading tecnologico della tratta Mestre-Ronchi Sud;
- Il potenziamento infrastrutturale della linea, che include:
  - Interventi puntuali sulle caratteristiche del tracciato e di modifica/adequamento delle opere civili;
  - Varianti di tracciato fuori sede in Portogruaro, Latisana e sul fiume Isonzo;
  - La soppressione dei Passaggi a Livello lungo la linea storica;
- La variante di tracciato Ronchi-Aurisina.

# Il potenziamento della linea Venezia Mestre-Trieste

*Descrizione generale del Progetto – Upgrading tecnologico della tratta Mestre-Ronchi Sud*

CVI	160 M€
Fine lavori	2026



L'intervento di potenziamento tecnologico consiste essenzialmente nella realizzazione di:

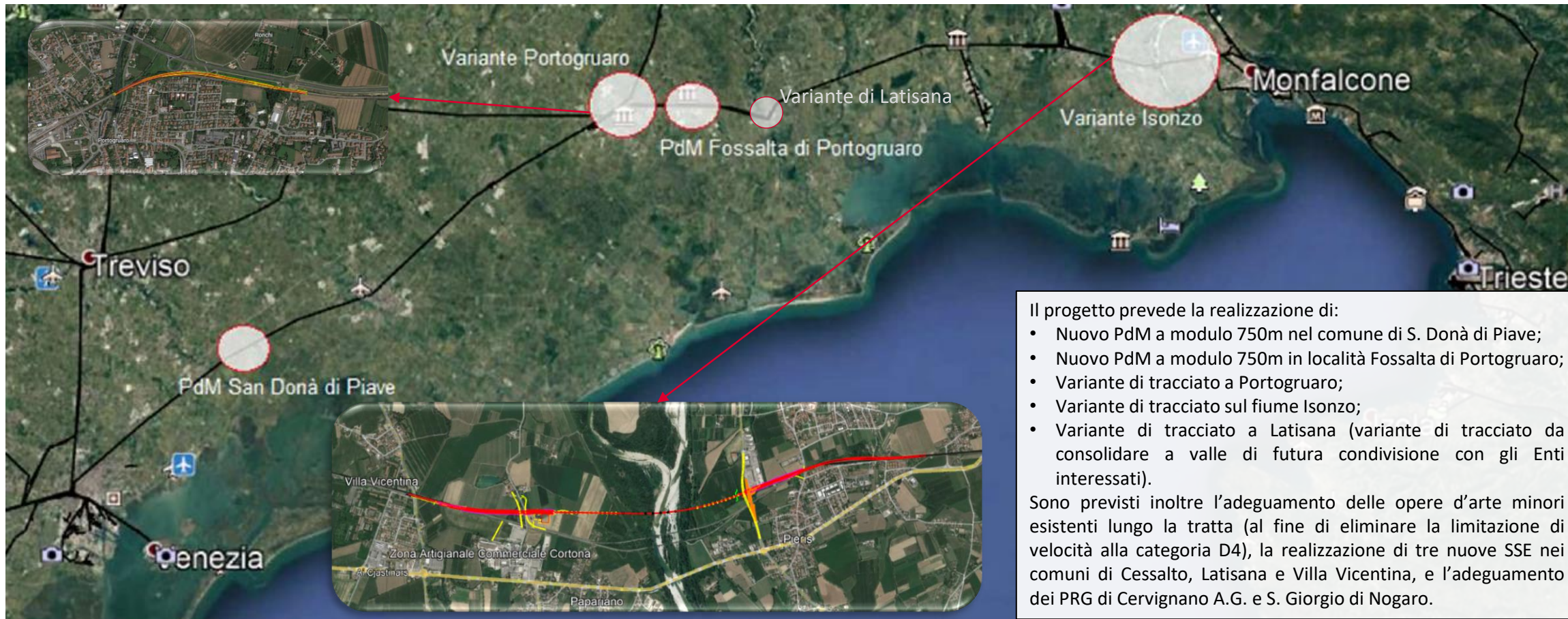
- **Nuovo ACCM** per il presenziamento a distanza degli impianti della tratta Venezia Mestre-Ronchi Sud con Posto Centrale nel fabbricato SCC di Mestre;
- **Estensione dell'esistente SCCM di Venezia** all'intera tratta Venezia Mestre-Ronchi Sud
- **Nuovo BAcf eRSC 3/3**
- Implementazione dell'**ERTMS L2**

# Il potenziamento della linea Venezia Mestre-Trieste

*Descrizione generale del Progetto – Il potenziamento infrastrutturale della linea*

CVI	600 M€
Fine lavori	2029

**Interventi puntuali, Varianti di tracciato e Posti di movimento**



Il progetto prevede la realizzazione di:

- Nuovo PdM a modulo 750m nel comune di S. Donà di Piave;
- Nuovo PdM a modulo 750m in località Fossalta di Portogruaro;
- Variante di tracciato a Portogruaro;
- Variante di tracciato sul fiume Isonzo;
- Variante di tracciato a Latisana (variante di tracciato da consolidare a valle di futura condivisione con gli Enti interessati).

Sono previsti inoltre l'adeguamento delle opere d'arte minori esistenti lungo la tratta (al fine di eliminare la limitazione di velocità alla categoria D4), la realizzazione di tre nuove SSE nei comuni di Cessalto, Latisana e Villa Vicentina, e l'adeguamento dei PRG di Cervignano A.G. e S. Giorgio di Nogaro.

# Il potenziamento della linea Venezia Mestre-Trieste

## Descrizione generale del Progetto – Il potenziamento infrastrutturale della linea

CVI	106 M€
Fine lavori	2026-27

### Soppressione Passaggi a Livello

Ad oggi, il progetto prevede la soppressione di:

- n. 5 P.L. nella Regione Veneto;
- n. 4 P.L. nella Regione Friuli Venezia Giulia.



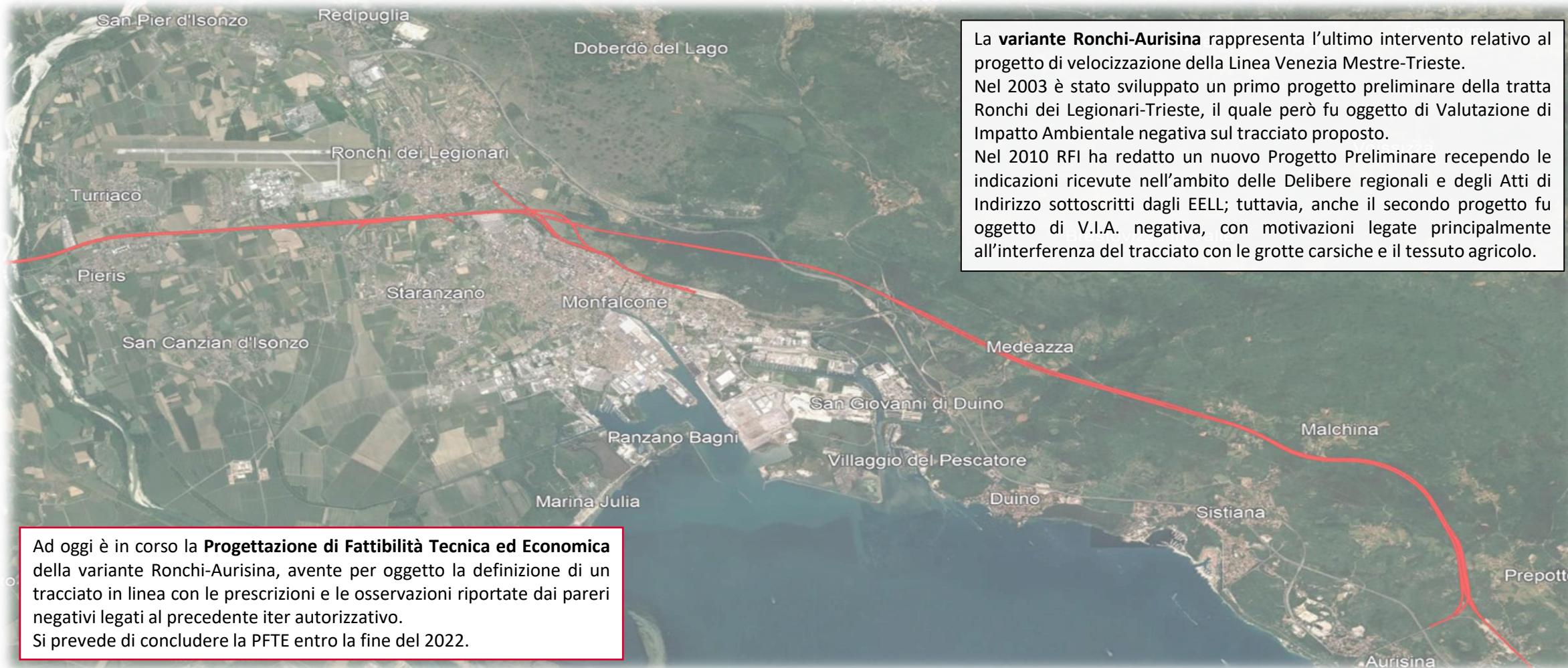
Comune	PL pk	Via	Opera sostituiva	WBS Opera sostit.
San Donà di Piave	36+834	Formighè	Sottovia carrabile	SL01
	41+073	Vittoria	Sottovia carrabile	SL02
Ceggia	41+350	Salezzo	Sottovia ciclopedonale + ricutura	SL03
	41+890	Donegal	Sottovia carrabile	SL04
San Stino di Livenza	45+852	Stazione	Cavalcaferrovia	IV01

Comune	PL pk	Via	Opera sostituiva	WBS Opera Sost.
San Giorgio di Nogaro e Torviscosa	91+829	Del Rio	Sottovia ciclopedonale	SL05
	92+224	Selvamonda	Cavalcaferrovia (delocalizzato verso est)	IV02
	92+643	Arrodola	Sottovia ciclopedonale	SL06
Cervignano del Friuli	103+069	Via Stabile (SP54)	Sottovia ciclopedonale	SL07

# Il potenziamento della linea Venezia Mestre-Trieste

## Descrizione generale del Progetto – La variante Ronchi-Aurisina

CVI	850 M€
Fine lavori	2031



La **variante Ronchi-Aurisina** rappresenta l'ultimo intervento relativo al progetto di velocizzazione della Linea Venezia Mestre-Trieste. Nel 2003 è stato sviluppato un primo progetto preliminare della tratta Ronchi dei Legionari-Trieste, il quale però fu oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale negativa sul tracciato proposto. Nel 2010 RFI ha redatto un nuovo Progetto Preliminare recependo le indicazioni ricevute nell'ambito delle Delibere regionali e degli Atti di Indirizzo sottoscritti dagli EELL; tuttavia, anche il secondo progetto fu oggetto di V.I.A. negativa, con motivazioni legate principalmente all'interferenza del tracciato con le grotte carsiche e il tessuto agricolo.

Ad oggi è in corso la **Progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica** della variante Ronchi-Aurisina, avente per oggetto la definizione di un tracciato in linea con le prescrizioni e le osservazioni riportate dai pareri negativi legati al precedente iter autorizzativo. Si prevede di concludere la PFTE entro la fine del 2022.

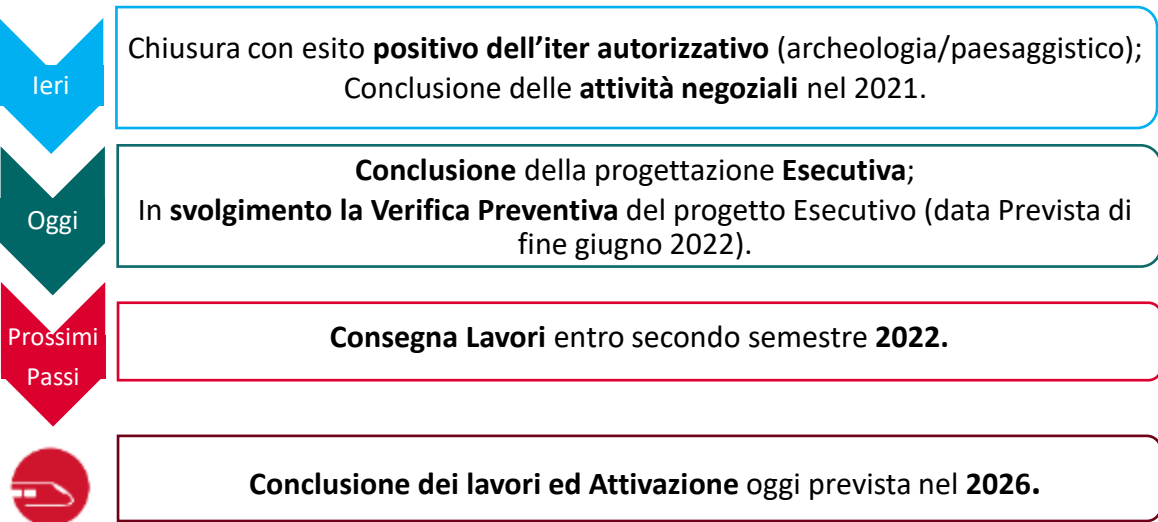
Corografia Progetto Preliminare 2010 su foto aerea



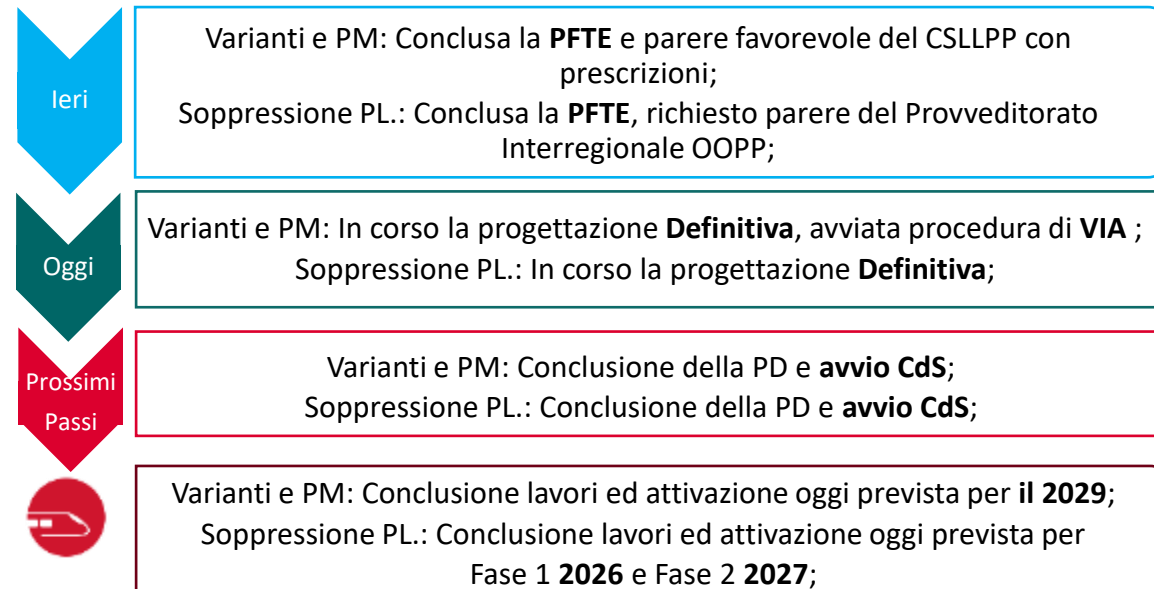
# Il potenziamento della linea Venezia Mestre-Trieste

## Iter Autorizzativo e Progettuale

### Upgrading tecnologico della tratta Mestre-Ronchi Sud



### Potenziamento Infrastrutturale della tratta Mestre - Ronchi Sud



### Variante del tracciato Ronchi - Aurisina

