



AV Verona-Vicenza, al via le prime corse prova di RFI

di Redazione

VERONA - Sono ufficialmente cominciate nella notte tra il 6 e il 7 ottobre 2026 le corse prova sulla nuova linea AV/AC Verona-Padova, nel tratto compreso tra Verona e Bivio Vicenza, primo lotto funzionale dell'opera.

Le prime attività di test sono state effettuate con il treno diagnostico Dia.man.te. di RFI interessando quindi i circa 44,25 chilometri di nuova infrastruttura realizzati tra Verona Porta Vescovo e il nodo di Bivio Vicenza, in vista dell'attivazione commerciale della linea, prevista nel 2027. Le opere del primo lotto erano state completate entro il 30 giugno 2026, nel rispetto del target previsto dal PNRR; successivamente sono proseguite le attività di installazione e verifica degli impianti e le operazioni propedeutiche alle prove.

La nuova infrastruttura è parte della direttrice AV/AC Brescia-Verona-Vicenza-Padova, inserita nel Corridoio Mediterraneo della rete transeuropea TEN-T. Il completamento dell'intero collegamento consentirà di aumentare la capacità ferroviaria lungo l'asse Milano-Venezia, separando maggiormente i flussi di traffico a lunga percorrenza e merci da quelli regionali sulla linea storica.



1

44 chilometri di nuova linea

Il primo lotto Verona-Bivio Vicenza attraversa 13 Comuni, otto nel territorio della provincia di Verona e cinque in quello vicentino.

Il tracciato parte dalla stazione di Verona Porta Vescovo e, per circa 3,5 chilometri, procede in affiancamento alla linea storica Milano-Venezia. Successivamente si sviluppa verso sud, attraversando un territorio fortemente urbanizzato e caratterizzato dalla presenza di numerose infrastrutture stradali e ferroviarie.

La struttura ferroviaria comprende 95 tratti in rilevato, per oltre 38 chilometri complessivi, 12 viadotti costituiti da 286 campate, per circa 6,23 chilometri, tre gallerie per complessivi 2,37 chilometri e sette tratti in trincea, per altri 1,72 chilometri.

Tra le opere principali figura la galleria artificiale di San Martino Buon Albergo, lunga circa 1,9 chilometri, realizzata per consentire alla nuova linea di sottopassare l'area dello svincolo tra l'autostrada A4, la Tangenziale Sud di Verona e la viabilità locale.

Per la realizzazione dell'armamento sono stati posati oltre 50 chilometri di doppio binario e circa 206 chilometri di rotaie. L'intervento ha inoltre richiesto la realizzazione di numerose opere per mantenere la continuità della viabilità e del reticolo idraulico: sono stati completati 80 attraversamenti idraulici e 25 deviazioni stradali e ciclopedonali, tra cui quattro cavalcaferrovie e 13 sottopassi.

Caratteristiche tecniche

La nuova linea è alimentata a 3 kV in corrente continua ed è predisposta per una velocità compresa, in funzione delle caratteristiche dei diversi tratti, tra 140 e 250 km/h. Il sistema di segnalamento e distanziamento dei treni utilizza l'ERTMS/ETCS di Livello 2.

Particolare attenzione è stata riservata anche alle connessioni con la rete esistente. Il progetto comprende infatti gli interventi necessari per realizzare gli innesti della nuova AV/AC sulla linea storica in corrispondenza di Verona Porta Vescovo e Bivio Olmo, oltre alle modifiche tecnologiche e infrastrutturali necessarie per consentire l'esercizio della nuova configurazione ferroviaria.

Il primo lotto ha un valore di circa 2,5 miliardi di euro, nell'ambito di un investimento complessivo di oltre 2,7 miliardi riferito agli interventi RFI sulla tratta. La realizzazione è affidata al Consorzio IRICAV Due, guidato da Webuild e partecipato anche da Hitachi Rail, con quest'ultima impegnata in particolare sul sistema di segnalamento digitale ERTMS.

Verso l'attivazione della linea

L'avvio delle corse prova apre ora una fase dedicata alla verifica del comportamento dell'infrastruttura e degli impianti nelle diverse condizioni di esercizio. I test saranno seguiti dalle ulteriori verifiche e dai collaudi necessari al completamento dell'iter autorizzativo.

Il primo lotto Verona-Bivio Vicenza costituisce il primo segmento della nuova AV/AC Verona-Padova. A questo si aggiunge il secondo lotto, relativo all'Attraversamento di Vicenza, lungo circa 6,2 chilometri, attualmente in costruzione, mentre il terzo lotto Vicenza-Padova, di oltre 26 chilometri, è ancora in fase di progettazione.

Non è stato possibile al momento risalire all'autore dello scatto pubblicato. La redazione di Ferrovie.it è a disposizione dei titolari dei diritti per eventuali segnalazioni, integrazioni o richieste di attribuzione.



2

Redazione - 08 ottobre 2026

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).
(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003