

L'impegno di RFI in Puglia



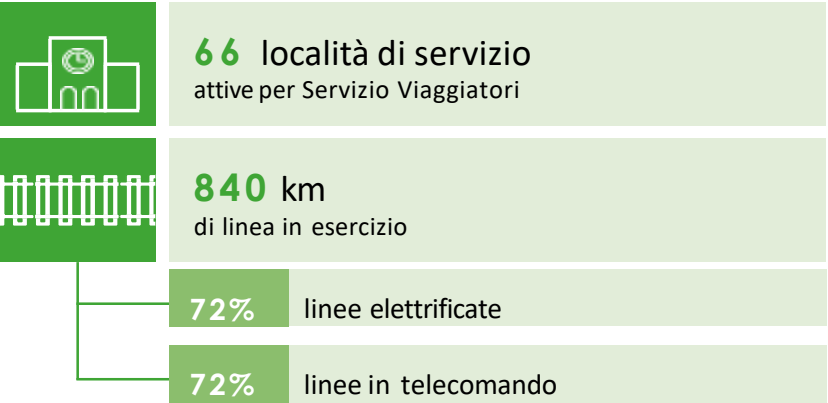
Dicembre 2019



Puglia: infrastruttura e tecnologie

La Regione Puglia si estende per 19.345 km² e conta 4 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 258 Comuni distribuiti in 6 enti di area vasta di cui 5 Province e 1 città metropolitana, quella di Bari.

La Regione si posiziona al 10° posto per numero di enti locali, al 13° posto per superficie e al 14° posto in Italia per popolazione e densità.



dati al: 31 dicembre 2018

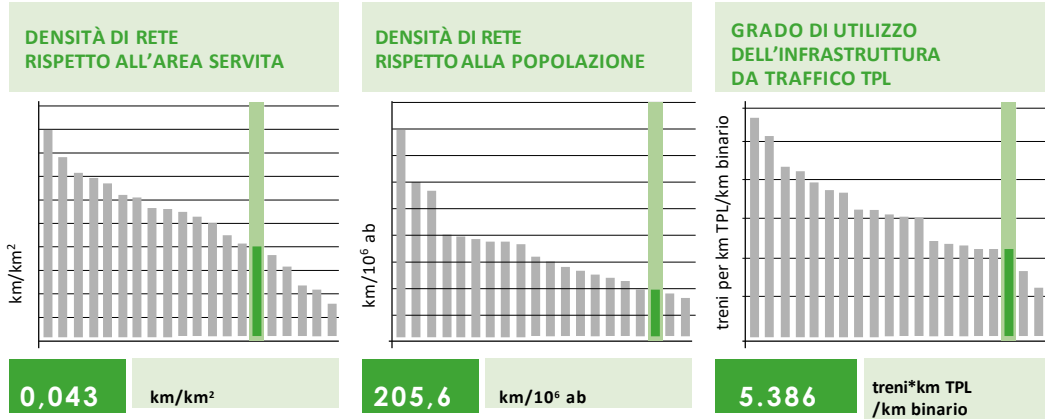
ALIMENTAZIONE

Linee elettrificate	605 km
› Linee a doppio binario	441 km
› Linee a semplice binario	164 km
Linee non elettrificate (diesel)	235 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	604 km
---	--------

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



PUGLIA: Principali investimenti



PUGLIA:
Opere PRIORITARIE

**5.164
Milioni**

3.458 Milioni

RISORSE AL 2017

516 Milioni

**AGGIORNAMENTO CdP
2018-2019**

1.190 Milioni

FABBISOGNI

Importi in milioni di euro



Principali interventi: la velocizzazione della linea adriatica

Benefici

- Riduzione dei tempi di percorrenza sul collegamento Bari – Bologna stimata in circa 45' (attuale percorrenza 5h36', futura percorrenza 4h50') e sul collegamento Lecce – Bologna stimata in circa 60' (attuale percorrenza 6h58', futura percorrenza 5h58')
- Miglioramento della regolarità della circolazione
- Incremento della capacità

Raddoppio Pescara-Bari: tratta Ripalta-Lesina

Costo Intervento: 106M€

Finanziati: 106M€

Affidamento: 2019

Attivazione: 2023

Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce (Termoli –Foggia in territorio pugliese)

Costo Intervento: 350M€ (Costo complessivo dell'intervento Bologna-Lecce)

Finanziati:350M€

Attivazione: 2022 (per fasi)

Upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi

Costo Intervento: 92M€

Finanziati:92M€

Attivazione: 2023 (per fasi)

Velocizzazione Napoli- Bari-Lecce

Costo Intervento: 30M€

Finanziati:30M€

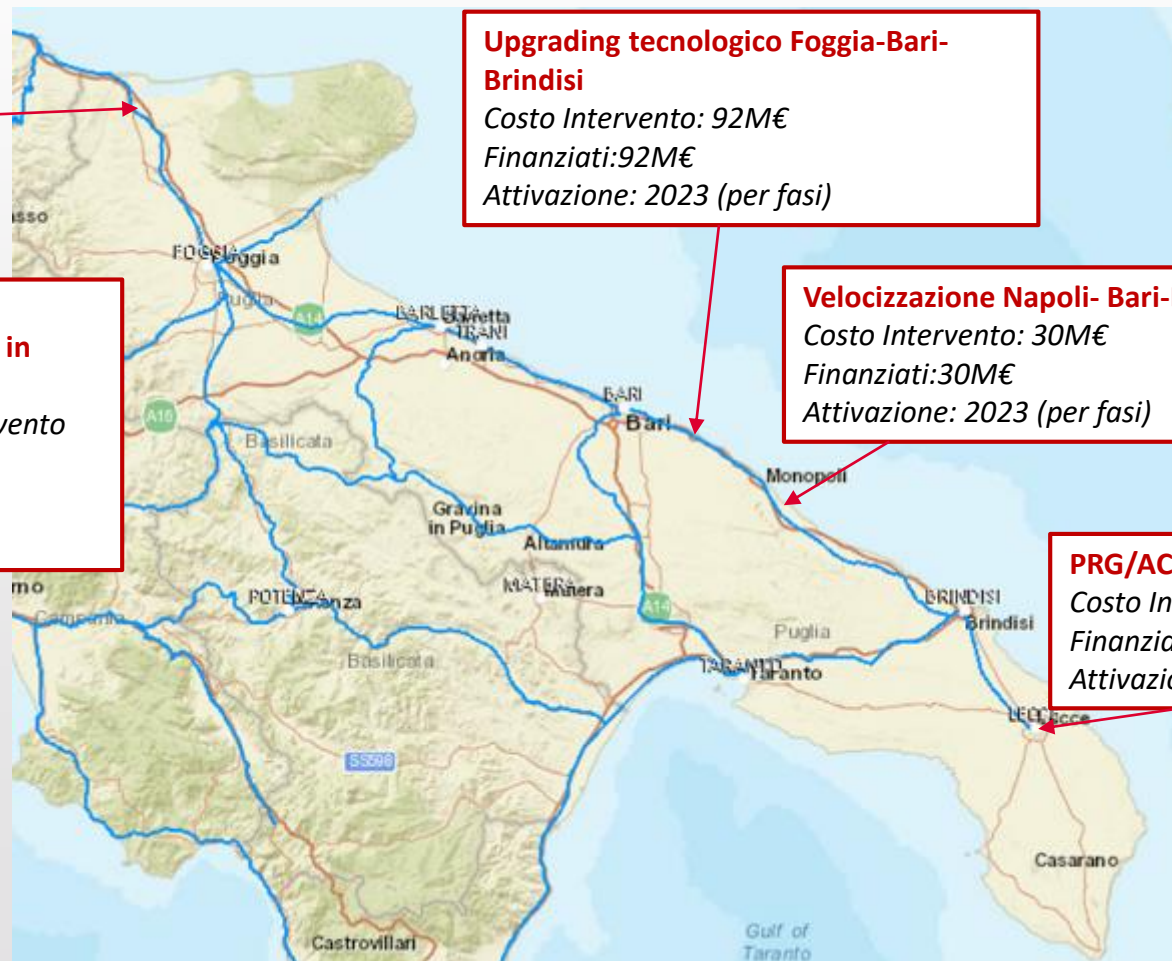
Attivazione: 2023 (per fasi)

PRG/ACC Lecce

Costo Intervento: 60M€

Finanziati: 60M€

Attivazione: 2017-2021 (per fasi)



Altri principali interventi



Nuova fermata AV/AC Foggia

Costo Intervento: 20M€

Finanziati: 20M€

Attivazione: 2023



PRG/ACC di Foggia (in ambito progetto potenziamento Pescara-Bari)

Costo Intervento: 60M€

Finanziati: 60M€

Attivazione: 2021



Raddoppio Bovino-Orsara

Costo Intervento: 562M€

Finanziati: 562M€

Attivazione: 2026



Linea Potenza-Foggia – Ammodernamento (elettrificazione e rettifiche tracciato)

Costo Intervento: 283M€

Finanziati: 213M€

Attivazione: 2023



PRG/ACC Bari C.le

Costo Intervento: 90M€

Finanziati: 90M€

Attivazione: 2021 (per fasi)



Elettrificazione Barletta-Canosa

Costo Intervento: 45M€ (*)

Finanziati: 45M€ (19M€ in agg, 18-19 CdP)

Attivazione: 2024



Nodo di Bari (Bari Sud)

Costo Intervento: 391M€

Finanziati: 391M€

Attivazione: 2025



Nodo di Bari (Bari Nord)

Costo Intervento: 633M€

Finanziati: 5M€ (3M€ in agg. 18-19 CdP)



Raddoppio Bari S. Andrea Bitetto

Costo Intervento: 219M€

Finanziati: 219M€

Ultimazione Lavori: 2019



Nodo intermodale di Brindisi

Costo Intervento: 38M€

Finanziati: 38M€

Attivazione: 2024



Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi

Costo Intervento: 80M€

Finanziati: 60€ (1ª fase)

Attivazione: 2024

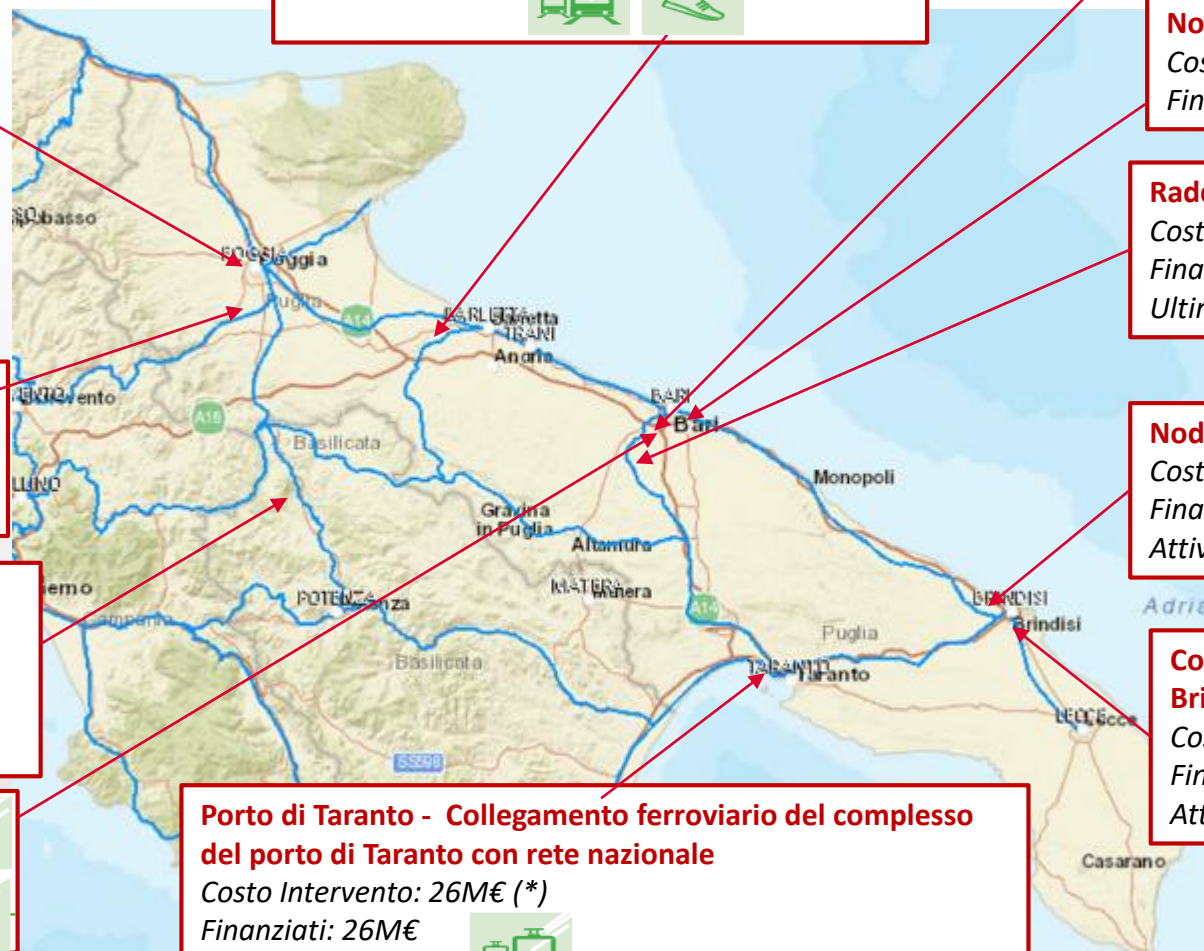


Porto di Taranto - Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con rete nazionale

Costo Intervento: 26M€ (*)

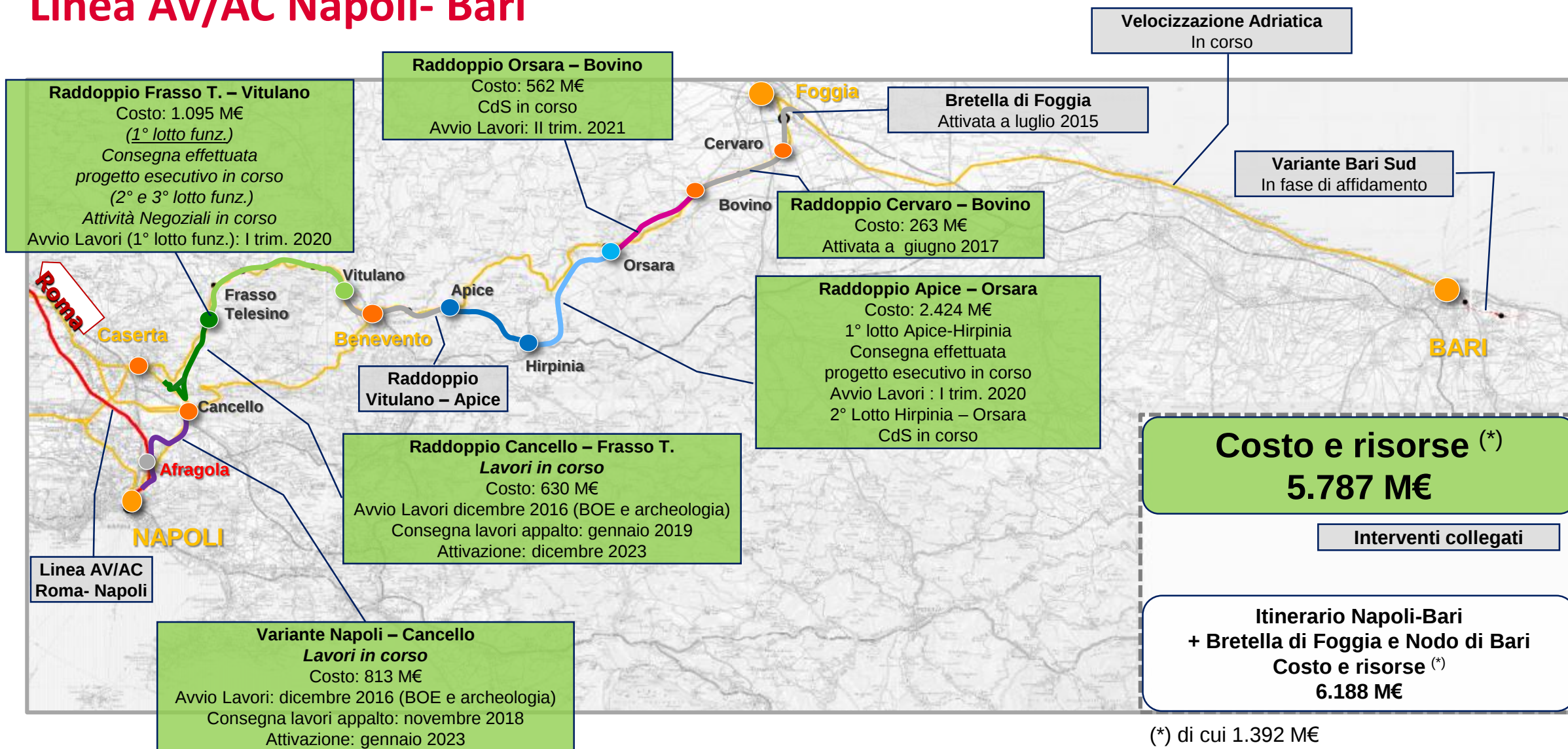
Finanziati: 26M€

Attivazione: 2020



(*) In corso di approfondimento

Linea AV/AC Napoli- Bari



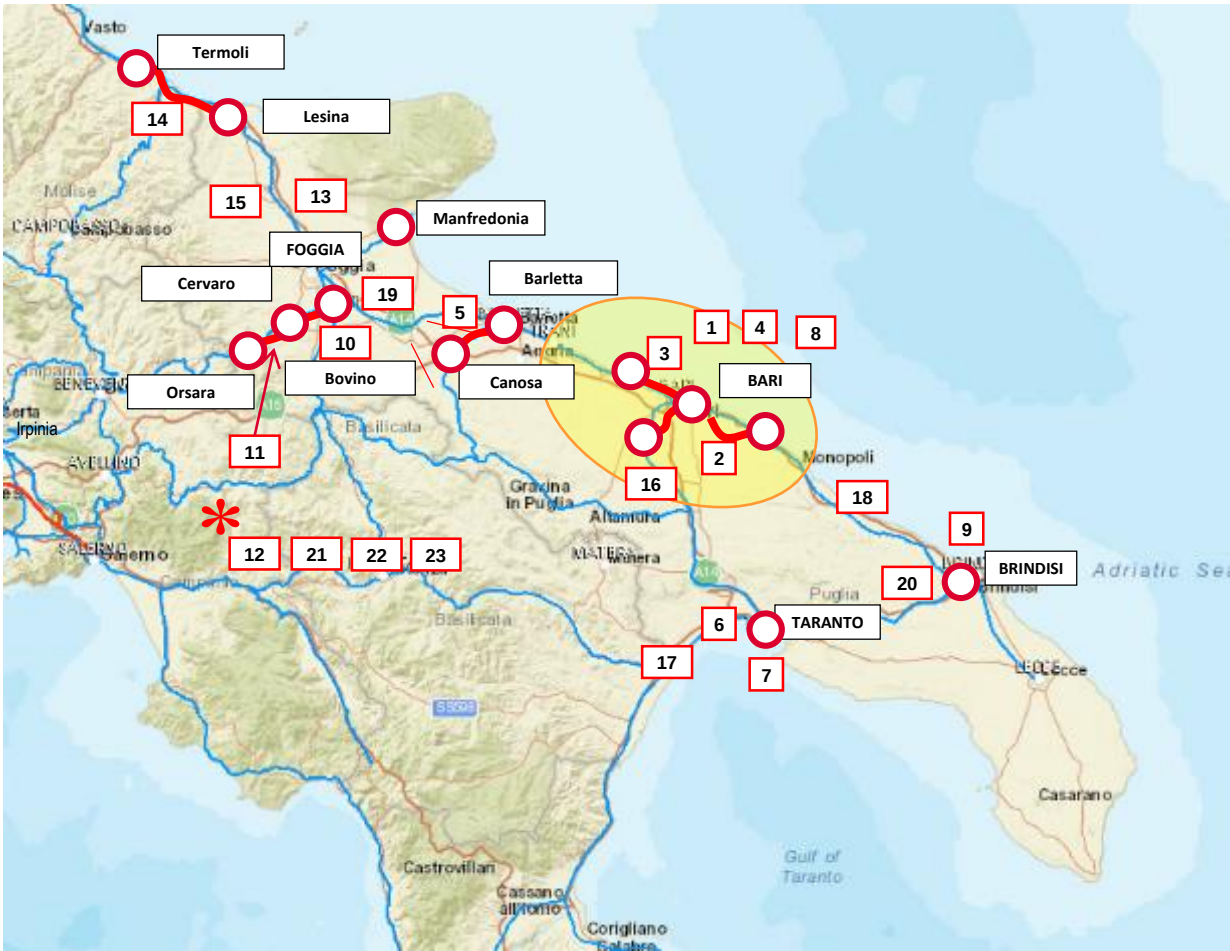
(*) di cui 1.392 M€
previste nell'Aggiornamento 2018/2019
CdP-I, approvato dal CIPE e in corso
di finalizzazione

Puglia: principali investimenti



n°	Codice intervento	Descrizione intervento	Costo	Opere in corso finanziate		Fabbisogni	Benefici	Consuntivo	Stato
				CdP-I 2017-2021 proforma	CdP-I agg. 2018-2019	A finire		al 09-2019	
1	0149	Sistemazione nodo di Bari	159,61	144,61	15,00		C+Q	130,97	
2	0332A	Nodo di Bari: Bari Sud	391,00	391,00			Q+A	89,45	
3	0332B	Nodo di Bari: Bari Nord	633,00	2,30	3,00	627,70	Q		
4	P193	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	207,40	4,30		203,10	Q+C		
5	I170	Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	45,00	26,00	19,00		P+A		
6	I174	Fermata Taranto Nasisi	15,00	22,00	-7,00		Q+A		
7	0417	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	25,50	25,50			P	6,29	
8	P174	Scalo merci Bari Lamasinata	35,00	35,00			P		
9	P178	Nodo intermodale di Brindisi	38,00	25,00	13,00		P		
10	0099A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro	263,40	263,40			C+V+A	251,53	
11	0099B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	561,60	169,80	391,80		C+V+A	14,56	
12	P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	429,62	429,62	0,00		Q	271,00	
13	0142A	Raddoppio Pescara-Bari 1ª fase	298,79	298,99	-0,20		C+Q	256,21	
14	0142B	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	700,00	699,68	0,32		C+Q	18,54	
15	I071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	350,65	350,00	0,65		V+Q	259,95	
16	0100	Raddoppio Bari-Taranto	478,58	478,56	0,02		C+Q	432,05	
17	0310	Potenziamento Taranto-Metaponto	340,00	0,70		339,30	C+Q	0,70	
18	A2001B	Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia - Bari - Brindisi"	92,00	92,00			V		
19	P230	Stazione AV Foggia Cervaro	20,00		20,00		V		
20	P227	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	80,00		60,00	20,00	A		
TOTALE REGIONE PUGLIA opere prioritarie			5.164,15	3.458,46	515,59	1.190,10		1.731,83	
21	P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	1.507,98	328,98	70,83	1.108,17	Q+V	247,13	
22	P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1ª fase	190,50	180,50	9,30	0,70	P	81,94	
23	P225	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica	510,82	108,16	76,70	325,96	Q+P	76,97	
TOTALE REGIONE PUGLIA CdP-I 2017-2021			7.373,45	4.076,09	672,42	2.624,93		2.137,87	

Importi in milioni di euro



* Interventi diffusi

linea AV/AC

linea a doppio binario

linea a semplice binario

linea concessa

linea dismessa

Autostrada

Ⓒ CAPACITA' Ⓖ QUALITA' Ⓥ VELOCITA' Ⓟ PRESTAZIONI

Raddoppio Bari – Taranto

Descrizione

Il progetto si inserisce nell'ambito degli interventi previsti per il potenziamento del collegamento merci Bari - Taranto fra il corridoio adriatico e i porti di Taranto e di Gioia Tauro. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea di 10,5 km circa a doppio binario che si sviluppa in variante rispetto al tracciato attuale ed attraversa i comuni di Bari, Modugno e Bitetto, utilizzando nel tratto terminale lato Bitetto 2 km circa di sede già realizzata. Il nuovo tracciato bypassa l'abitato di Modugno e si sviluppa per quasi tutta la sua estensione in trincea profonda. La velocità di tracciato è 200 km/h, pari a quella prevista per la linea Bari - Taranto, a meno del tratto iniziale, di innesto di circa 1,1 km, che sarà percorso a 100 km/h.

Le opere previste:

- nuovo apparato telecomandabile di Bitetto
- 2 fermate (Villaggio Lavoratori, Modugno)
- km 10,5 di nuova linea in variante
- Interventi di riambientalizzazione

Stato di attuazione

Realizzazione del raddoppio in fase di completamento

Benefici

- Potenziamento dell'offerta commerciale;
- Miglioramento del servizio



CVI: 479 M€

(Tratta Bari S.Andrea-Bitetto:219 M€)

Finanziati: 479 M€

REALIZZAZIONE

ULTIMAZIONE LAVORI: 2019

Nodo di Bari: Bari sud

Descrizione

Realizzazione variante della linea ferroviaria in uscita dalla Stazione di Bari Centrale in direzione sud, nel tratto Bari C.le – Bari Torre a Mare: estesa 10,5 km circa. Realizzazione di due nuovi impianti: la fermata “Campus” e la stazione “Bari Executive”.

Stato di attuazione

Sono In fase di completamento le opere anticipate Variante Anas. E' avvenuta l'aggiudicazione definitiva degli interventi relativi all'appalto principale ed è avvenuta la cessione del ramo d'azienda da parte dell'impresa aggiudicataria (TECNIS). Si prevede di poter addivenire alla stipula del contratto entro il 2019.

Benefici attesi

- ☐ Liberare il centro di Bari e tutta la città dalla presenza di una linea che la divide in due parti, compresi i PL
- ☐ Migliorare l'interoperabilità tra la rete RFI e le ferrovie concesse;
- ☐ Avviare iniziative di riqualificazione urbanistica attivabili nelle aree ferroviarie che saranno dismesse sia per la realizzazione di nuovi tracciati, sia sopra le aree rese disponibili dall'armamento.



CVI: 391 M€

Finanziati: 391 M€

ATTIVITA' NEGOZIALI

ATTIVAZIONE: 2025

Nodo di Bari: Bari nord



Descrizione

Interramento in galleria artificiale della linea Adriatica RFI Bologna – Bari nel tratto tra le stazioni di Bari S. Spirito e Bari Palese

Stato di attuazione

Attualmente è in corso lo studio di un tracciato in variante, alternativo all'interramento in sede, tra Bari Palese e Giovinazzo.

Benefici attesi

- ☐ Liberare il centro di Bari e tutta la città dalla presenza di una linea che la divide in due parti, compresi i PL
- ☐ Migliorare l'interoperabilità tra la rete RFI e le ferrovie concesse;
- ☐ Avviare iniziative di riqualificazione urbanistica attivabili nelle aree ferroviarie che saranno dismesse sia per la realizzazione di nuovi tracciati, sia sopra le aree rese disponibili dall'armamento.

CVI: 633 M€

Finanziati: 2 M€ (*)

**Studio di prefattibilità delle
alternative di tracciato**

(*) CdP agg.2018-2019: ulteriori 3,00 M€

PRG e ACC Bari C.le

Descrizione

Il progetto consiste nella modifica del PRG della stazione di Bari C.le e nella realizzazione di un nuovo impianto tecnologico ACC.

Nel nodo di Bari convergono le reti ferroviarie di 4 diversi gestori: RFI, Ferrovie del Nord Barese (FNB), Ferrovie Appulo Lucane (FAL) e Ferrovie del Sud Est (FSE), con tre differenti stazioni.

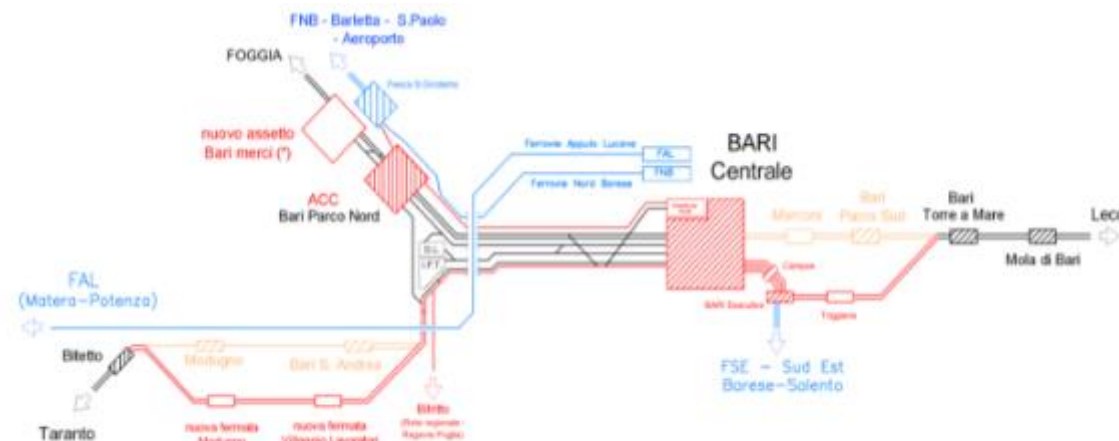
La stazione di Bari C.le costituisce il punto di interconnessione tra la linea Adriatica e la linea Bari-Taranto di RFI, la linea Bari FSE-Martina Franca- Putignano -Taranto delle FSE, le linee Bari-Barletta e Bari S. Paolo – Bari C.le delle FNB e la linea Bari-Matera della FAL.

Stato di attuazione

- ✓ Completata la progettazione esecutiva di sistemazione del «Piano Regolatore Generale della stazione di Bari Centrale», a cura dell'appaltatore, e avviate le attività realizzative. Attivata a marzo 2019 la fase 3.2 e a settembre 2019 la fase 4.0 dell'apparato di sicurezza della stazione (ACEI: Apparato centrale Elettrico a Itinerari), come da programma;
- ✓ Completata la progettazione esecutiva per la realizzazione del «nuovo apparato di stazione (ACCM: Apparato centrale Computerizzato Multistazione) della stazione di Bari Centrale», a cura dell'appaltatore, e avviate le attività realizzative

Benefici

- ✓ Aumento della qualità dei servizi di trasporto offerti con riduzione dei tempi di percorrenza e aumento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria;
- ✓ Suddivisione dei flussi per stazioni elementari ed eliminazione delle interferenze;
- ✓ Potenziamento dell'offerta e maggiore integrazione con le ferrovie concesse;
- ✓ Valorizzazione delle aree non strumentali all'esercizio ferroviario.



CVI: 90 M€ (*)
Finanziati: 90 M€

REALIZZAZIONE

ATTIVAZIONE: 2021 (per fasi)

Velocizzazione Napoli-Bari

Descrizione intervento

L'intervento consiste, prevalentemente, nell'implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima sulla **tratta Barletta – Bari PN** compresa sia nell'itinerario Napoli – Bari che nella Direttrice Adriatica.

L'intervento prevede di conseguire l'incremento della velocità attraverso l'adozione di un sistema di distanziamento innovativo del tipo BAcf con emulazione della ripetizione dei segnali in cabina a 5 codici nella tratta Barletta-Bari PN avente un'estesa di circa 52 km.

Stato di attuazione

In corso la progettazione definitiva dell'ACCM Foggia (e)- Bari PN (e)

Obiettivi

Le opere rientrano nell'ambito del quadro programmatico degli interventi finalizzati ad un incremento dei livelli prestazionali e riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Napoli – Bari .



CVI: 15 M€ (*)

Finanziati: 15 M€

PROGETTAZIONE

ATTIVAZIONE: 2023

(*) in ambito «Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto»: CVI complessivo 430M€

Velocizzazione Bari-Lecce

Descrizione intervento

L'intervento consiste, prevalentemente, nell'implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima sulle principali tratte dell'itinerario Bari-Lecce.

In particolare le tratte oggetto di intervento con relativo ordine di priorità sono:

Priorità 1: Progettazione e realizzazione del nuovo sistema di distanziamento elettromeccanico banalizzato tra Bari C.le e Bari Torre a Mare idoneo alla trasformazione in fermata della stazione di Bari Parco Sud.

Priorità 2: Trasformazione dell'ACEI di Fasano in PP-ACC nell'ambito del sistema multistazione Bari Torre a Mare – Lecce dotato di sistema di distanziamento del tipo Blocco Automatico a 5 codici (idoneo alla VMax=200km/h)

Priorità 3: Progettazione e realizzazione di impianti di Informazione al pubblico a standard IeC sulla tratta Brindisi – Lecce.

Priorità 4: Interfacciamento col CTC Lecce – Bari dell'ACC-M Bari Torre a Mare - Lecce.

Stato di attuazione

- ✓ Attivato il sistema di distanziamento elettromeccanico banalizzato tra Bari C.le e Bari Torre a Mare con trasformazione in fermata della stazione di Bari Parco Sud.
- ✓ Attivati gli impianti di Informazione al pubblico a standard IeC sulla tratta Brindisi – Lecce.
- ✓ Attivata la prima fase dell'interfacciamento col CTC Lecce – Bari dell'ACC-M Bari Torre a Mare – Lecce, fase Brindisi (e) – Surbo (e).
- ✓ Da avviare i lavori per l'interfacciamento del nuovo ACCM con CTC limitrofi tratta Brindisi – Fasano.

Benefici

L'intervento consentirà, unitamente ad altri interventi tecnologici già avviati sulla intera tratta Bologna - Bari, una riduzione dei tempi di percorrenza sul collegamento Bari – Bologna stimata in circa 45'.



CVI: 15 M€ (*)

Finanziati: 15 M€

ATTIVATO/REALIZZAZIONE

ATTIVAZIONE: 2021 (per fasi)

PRG ed ACC Lecce

Descrizione

Gli interventi oggetto dell'investimento sono principalmente i seguenti:

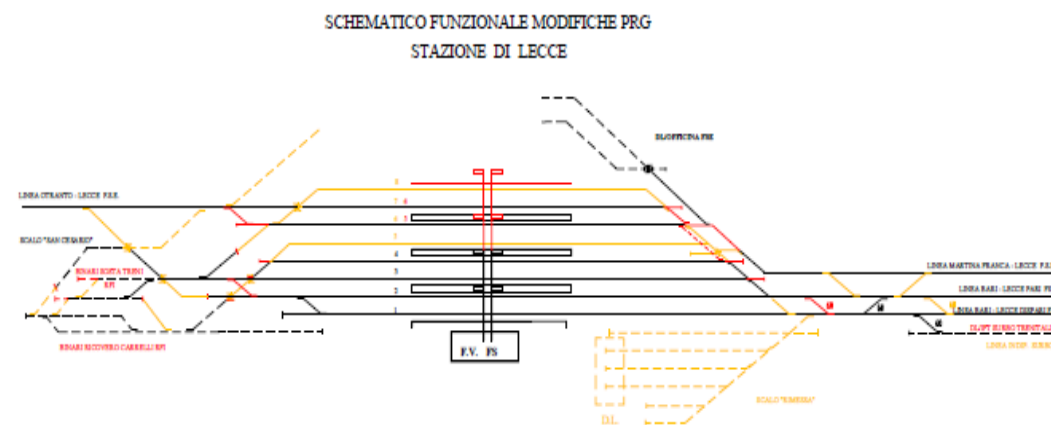
- nuovo apparato ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione) Brindisi – Lecce comprensivo degli impianti periferici Multistazione (PPM) di Lecce, Surbo, Squinzano e Brindisi;
- nuovo sistema di distanziamento BAcf (Blocco Automatico a correnti fisse) banalizzato 2/2 con emulazione RSC (Ripetizione Segnali Continua) gestito dall'ACCM Brindisi – Lecce con soppressione del posto di servizio di Tutarano;
- interventi di adeguamento dei locali tecnologici nel Posto Centrale di Bari Lamasinata propedeutici all'inserimento del nuovo apparato;
- interventi di modifica al PRG di stazione di Lecce;
- nuovo apparato ACCM Brindisi – Fasano.

Stato di attuazione

- ✓ Attivato a novembre 2017 il nuovo apparato ACCM tratta Brindisi – Lecce;
- ✓ In corso la validazione della progettazione definitiva dell' ACCM Brindisi – Fasano e gli interventi per la modifica del PRG di Lecce.

Obiettivi/Benefici

- Miglioramento della fruibilità della stazione e dell'interoperabilità con le ferrovie concesse;
- Miglioramento dei livelli di puntualità e regolarità della circolazione, attraverso la velocizzazione dei principali itinerari;
- Miglioramento della gestione dell'esercizio, sia in situazioni normali che di degrado, attraverso le nuove funzionalità previste dall'apparato;
- Riduzione dei tempi di viaggio verso nord grazie alla velocizzazione della tratta Lecce-Brindisi.



CVI: 60 M€ (*)

Finanziati: 60 M€

REALIZZAZIONE

**ATTIVAZIONE: per fasi dal
2017 al 2021**

Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi

Descrizione intervento

L'intervento consiste nell'implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima su alcune tratte dell'itinerario Foggia – Bari – Brindisi.

In particolare le tratte oggetto di intervento sono:

- Bari Torre a Mare (i) – Fasano (i)
- Foggia (e) – Bari Parco Nord (e)

Nel dettaglio si prevede:

- potenziamento dell'esistente ACC-M della Bari – Lecce con inserimento della tratta Bari Torre a Mare (i) – Fasano (i) con installazione di tecnologie per esercire la linea fino a 200 km/h;
- realizzazione per la tratta Foggia (e) – Bari Parco Nord (e) di un nuovo sistema ACC-M con Posto Centrale ubicato a Bari Lamasinata e Posti Periferici distribuiti fisicamente in linea e nelle stazioni e gestiti logicamente dal Posto Centrale Multistazione ACC-M avente funzioni di distanziamento;
- adeguamento degli attuali ACC presenti nelle tratte interessate con trasformazione in Posti Periferici (PP/ACC o PPM);
- interventi puntuali ai PRG delle stazioni di Incoronata, Trani e Bari Torre a Mare.

Il Progetto è incluso nel Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice Napoli-Bari-Lecce/Taranto

Stato di attuazione

✓ E' in corso la progettazione.

Benefici

L'intervento consentirà, unitamente ad altri interventi tecnologici già avviati sulla intera tratta Bologna - Bari, una riduzione dei tempi di percorrenza sul collegamento Bari – Bologna stimata in circa 45'.



CVI: 92 M€

Finanziati: 92 M€

PROGETTAZIONE

ATTIVAZIONE PER FASI: 2021 - 2023

Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce

Descrizione intervento

L'investimento è di tipo tecnologico con adeguamenti puntuali di tipo infrastrutturale e riguarda le tratte: Rimini – Ancona, Pescara – Foggia, Foggia – Bari e Brindisi – Lecce.

Nello specifico, sono previsti interventi diffusi sul territorio che realizzano modifiche puntuali al tracciato ferroviario, alle stazioni e l'upgrade del sistema tecnologico di distanziamento dei treni che consentirà di raggiungere la velocità di 200 Km/h per circa 300 km di linea. Ciò consentirà il recupero di circa 40 minuti di percorrenza tra Bologna e Bari e circa 60 minuti fino a Lecce.

Nel progetto sono previsti anche gli interventi infrastrutturali necessari ad adeguare la linea Adriatica e permettere la codifica alla sagoma PC80; tale codifica consentirà l'effettuazione di trasporti intermodali compatibili con i principali "corridoi merci europei" ed i porti del Sud.

Stato d'attuazione

E' stata attivata la velocizzazione delle tratte: Rimini – Cattolica, Cattolica-Pesaro –Fano, e le SSE di: S. Giorgio, Senigallia, Cattolica, Loreto e Falconara; completate le integrazioni leC su tutta la tratta Bologna - Lecce. In corso di realizzazione la velocizzazione della tratta Bologna – Rimini, la progettazione esecutiva dei lavori sulla tratta Pescara – Termoli e la validazione della progettazione definitiva degli interventi tecnologici sulla tratta Termoli – Foggia (intervento in territorio pugliese). Attivazione di tutti gli interventi nel 2022.

Benefici

L'intervento consentirà, unitamente ad altri interventi tecnologici già avviati sulla tratta a sud di Barletta, una riduzione dei tempi di percorrenza sul collegamento Bari – Bologna stimata in circa 45' (attuale percorrenza 5h36', futura percorrenza 4h50') e sul collegamento Lecce – Bologna stimata in circa 60' (attuale percorrenza 6h58', futura percorrenza 5h58').



CVI: 351 M€

Finanziati: 351 M€

REALIZZAZIONE

ATTIVAZIONE: entro 2022 (per fasi)

Completamento raddoppio Pescara – Bari (tratta Termoli – Lesina)

Descrizione intervento

Il progetto del raddoppio della linea Pescara – Bari interessa le Regioni Molise e Puglia.

Il progetto, inizialmente suddiviso nei tre lotti funzionali:

I lotto - raddoppio della tratta Ripalta – Lesina (interamente in Regione Puglia)

II lotto - raddoppio della tratta Termoli – Campomarino (interamente nel territorio della Regione Molise)

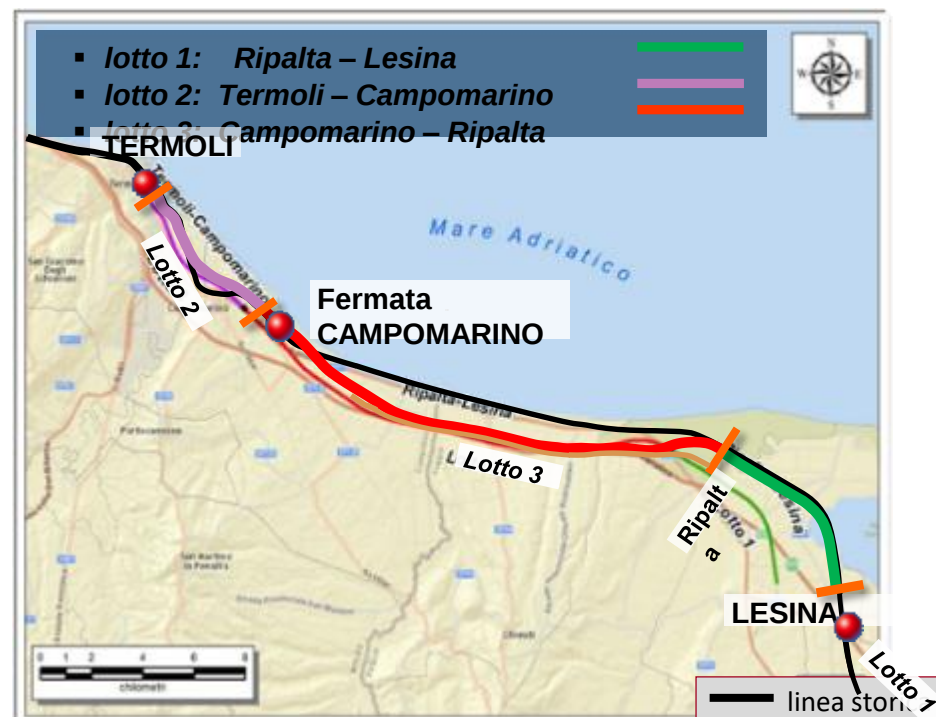
III lotto - raddoppio tra Campomarino e Ripalta (sia il territorio molisano sia il territorio pugliese).

a seguito della prescrizione della Regione Molise: «In sede di progettazione definitiva del 2° lotto RFI si impegna a valutare gli impatti economici sul progetto, derivanti dalla soluzione proposta dalla Regione Molise per l'ottimizzazione urbanistica e territoriale del tracciato tra la prog. 1+940 e 8+298», il CIPE ha approvato con prescrizione il progetto preliminare del raddoppio fra Ripalta e Lesina e solo in linea tecnica il progetto preliminare dei restanti due lotti Termoli – Campomarino e Campomarino – Ripalta

Il progetto è stato quindi suddiviso in due lotti funzionali:

Lotto 1: Ripalta –Lesina: totalmente in affiancamento tra Ripalta a Lesina

Lotto 2: Termoli-Ripalta: parte in variante e parte in affiancamento, che recepisce la prescrizione della regione Molise, previa verifica degli impatti economici derivanti



Completamento raddoppio Pescara – Bari (tratta Termoli – Lesina)



CVI: 700 M€

Finanziati: 700 M€

REALIZZAZIONE

ATTIVAZIONE: 2023/2026

Stato di attuazione

Lotto 1: Ripalta –Lesina: totalmente in affiancamento tra Ripalta a Lesina, in corso di conclusione le attività negoziali. Costo 106 M€, attivazione 2023.

Lotti 2 e 3: Termoli Campomarino e Campomarino-Ripalta: parte in variante e parte in affiancamento, conclusa la Progettazione Definitiva come da soluzione proposta da Regione Molise, che comporta l'accorpamento dei due lotti, il progetto definitivo è stato inoltrato a luglio 2019 al CSLPP e al MIT. Il costo è pari a 594 M€. Avvio attività negoziali previsto nel 2020; attivazione pianificata nel 2026.

Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase

Descrizione intervento

L'intervento comprende:

- Completamento tratte di raddoppio fra Ortona e Termoli e fra Apricena e San Severo (in territorio pugliese), da tempo attivate;
- **ACC (Apparato Centrale Computerizzato) di Foggia (in territorio pugliese) in realizzazione;**
- Raddoppio a nord di Ortona (in territorio Abruzzese): attivato

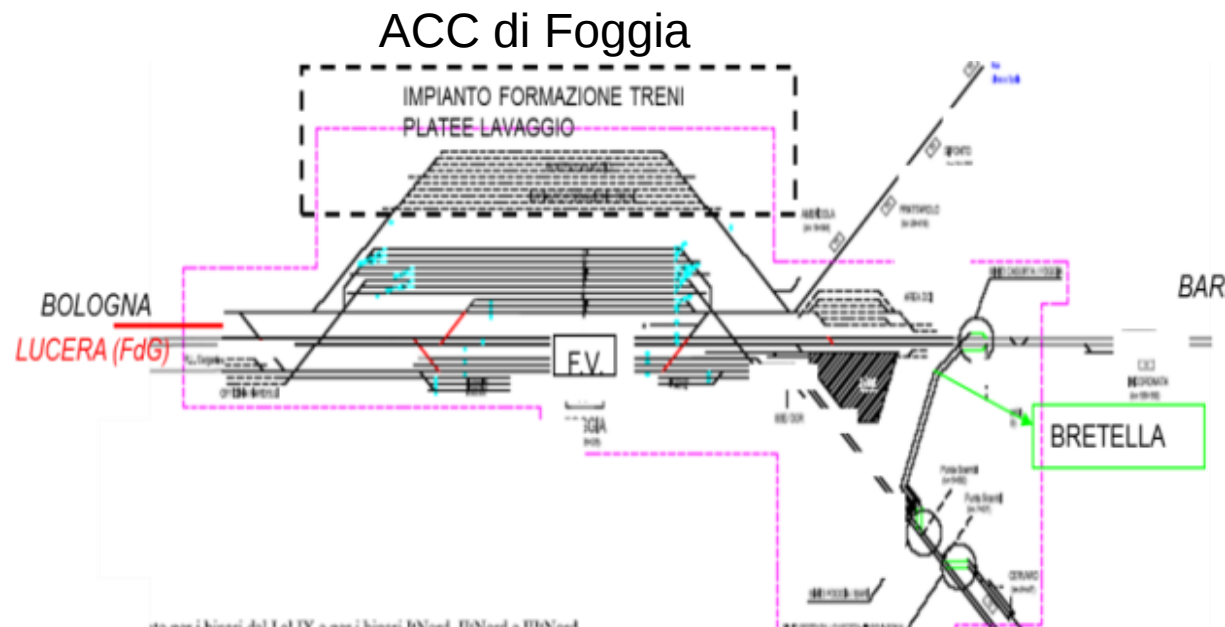
L'impianto ACC multistazione di Foggia prevede adeguamento e gestione del nuovo Piano Regolatore Generale di stazione: velocizzazione itinerari a 60 km/h, razionalizzazione dl piano del ferro (dagli attuali 16 binari passanti ai futuri 8), modulo merci a 750 metri, gestione del nuovo impianto di Cervaro. Inoltre: realizzazione del segnalamento plurimo per la gestione della bretella di collegamento tra le linee Bari-Foggia e Foggia-Napoli e realizzazione del nuovo ACCM Foggia – PM Cervaro con comando da Posto centrale ACCM di BA Lamasinata.

Stato di attuazione

In corso i lavori per la realizzazione del fabbricato GA sud con previsione di completamento entro il 2019, completato il fabbricato Gestore Area Nord, in corso la PE delle fasi 1 e 2

Obiettivi/Benefici

Suddivisione dei flussi per stazioni elementari, miglioramento e aumento dei servizi, valorizzazione delle aree non strumentali, centralizzazione del governo del traffico



CVI Raddoppio Pescara – Bari 1^ fase: 299 M€

Finanziati: 299 M€

REALIZZAZIONE

(interventi in territorio pugliese)

Attivati tutti gli interventi tranne ACC Foggia

ATTIVAZIONE ACC FOGGIA:

2021

Porto di Taranto-Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con rete nazionale

Descrizione

Il progetto consiste nell’attrezzaggio e nel collegamento alla linea ferroviaria nazionale del porto di Taranto attraverso la realizzazione dei seguenti 2 lotti/fasi funzionali:

- 1^ lotto: potenziamento/modifiche alla stazione di Cagioni per la realizzazione del fascio di arrivi e partenze / presa e consegna per il collegamento con il Molo Polisetitoriale e della radice per il collegamento dell’ampliamento del 5^ sporgente;
- 2^ lotto: realizzazione di un fascio di arrivi e partenze / presa e consegna per il collegamento con la realizzanda Piastra Logistica, con il 4^ sporgente ed il 1^ sporgente;

Stato di attuazione

Potenziamento impianto di Cagioni

Attualmente sono in corso di completamento a cura del Soggetto Tecnico le attività di verifica della progettazione esecutiva che comprende anche le varie revisioni progettuali, conseguenza della variante nata a seguito della richiesta avanzata dall’Autorità Portuale di evitare l’interruzione totale dell’esercizio ferroviario nello scalo merci di Cagioni durante l’esecuzione dei lavori. La consegna lavori è prevista entro gennaio 2020. **Attivazione è pianificata per dicembre 2020.**

Collegamento con Piastra Logistica

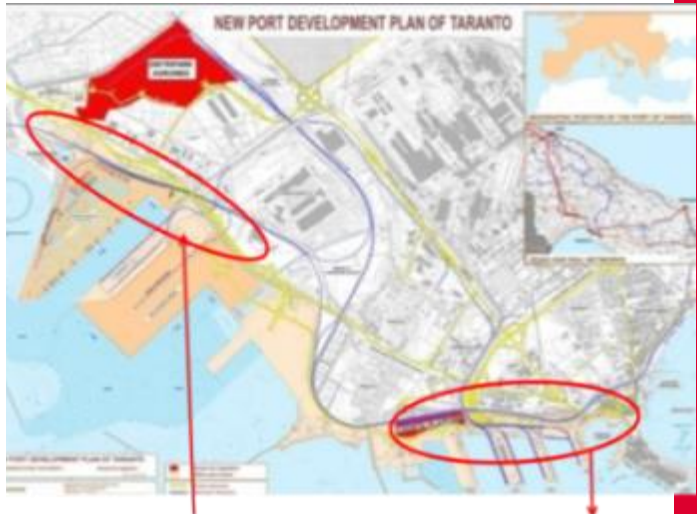
Sono in corso di completamento i lavori propedeutici di “fase A” aventi ad oggetto la bonifica ambientale delle aree denominate SP1 ed SS1, previa demolizione dell’armamento ivi esistente e successivo ripristino del collegamento della Piastra Logistica alla rete ferroviaria nazionale.

Attualmente gli scavi sono conclusi e l’ARPA, con nota del 16/10/2019, in esito alle valutazioni di competenza per il collaudo dello scavo, ha comunicato che non ritiene ancora conclusa la verifica del fondo scavo, ritenendo opportuno procedere secondo le previsioni di cui all’art. 3 comma 1 del Decreto di approvazione del progetto di bonifica (prot. 383/STA del 14/07/2016), e chiedendo la trasmissione delle valutazioni tecniche del proponente al MATTM per la verifica della necessità di una variante. Solo a valle della conclusione di tale iter autorizzativo si potranno concludere i lavori di fase “A” e avviare i lavori di fase “B” (aventi ad oggetto tutta la restante parte del progetto d’investimento). Per quanto attiene la fase “B” è stata approvata la progettazione esecutiva predisposta dall’appaltatore con le relative varianti. L’importo contrattuale, a seguito delle varianti introdotte, ha superato il 6/5 dell’importo originario, pertanto è stato sottoposto l’Atto Modificativo Integrativo alla preventiva condivisione dell’Appaltatore che ha manifestato l’intenzione di recedere dal contratto. Sono in corso approfondimenti di carattere tecnico legali.

L’attivazione di detto intervento è, ad oggi, pianificata per la fine del 2020, condizionata dal reperimento delle risorse finanziarie a completamento del costo dell’intervento, all’esito dell’iter autorizzatorio richiesto dall’ARPA e della definizione delle modifiche contrattuali con l’Appaltatore.

Obiettivi

Adeguamento della retroportualità per il Porto di Taranto per incremento del traffico merci su ferro.



1° Lotto:
Potenziamento stazione di Cagioni e Collegamento al 5° sporgente

2° Lotto:
Nuovo scalo ferroviario e suo collegamento alla Piattaforma Logistica ed al 1° e 4° sporgente

CVI: 26 M€ (*)
Finanziati: 26 M€

REALIZZAZIONE

ATTIVAZIONE: 2020 ()**

(*) In corso di approfondimento

(**) Attivazione condizionata risoluzione criticità

Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta - Canosa



Descrizione intervento

Il progetto consiste nel potenziamento della stazione di Canosa di Puglia (nuovo PRG a 3 binari) elettrificazione della tratta Barletta-Canosa (25 km), nella realizzazione della nuova fermata di Barletta Ospedale, del nuovo punto d'incrocio presso la località di Canne della Battaglia (nuovo PRG a 2 binari)

Stato d'attuazione

In corso le attività di Progetto di Fattibilità Tecnica Economica che si prevede di completare **entro il 2019**.

Benefici

Gli interventi sono finalizzati perseguire gli scenari di servizio previsti da Accordo Quadro RFI-Regione Puglia del 18/3/2016:

- L'estensione dei collegamenti Fasano - Bari - Barletta sino a Canosa senza rottura di carico in modo da migliorare l'accessibilità a questa porzione di territorio (16 coppie/g)
- I collegamenti diretti Canosa - Aeroporto di Bari, una volta completata l'interconnessione di Barletta con la rete Ferrotramviaria (3 coppie/g)

Inoltre, tra gli obiettivi dell'investimento, si prevede di aumentare l'offerta in termini di frequenza (maggiori relazioni) e qualità (maggiore velocità), mediante: il potenziamento e ammodernamento della rete, il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, l'aumento della capacità e delle prestazioni attraverso l'eliminazione dei punti singolari.



CVI: 45 M€

Finanziati: 26 M€ (*)

AVVIO PROGETTAZIONE

ATTIVAZIONE: 2024

(*) CdP agg.2018-2019: ulteriori 19,00 M€

Nodo intermodale di Brindisi

Descrizione intervento

Il progetto consiste nella realizzazione di una nuova Stazione Elementare e della nuova infrastruttura di collegamento dell'area retro-portuale di Brindisi con la Rete Ferroviaria Nazionale.

Di seguito gli interventi che saranno progettati e realizzati:

1. completamento della nuova stazione merci elementare per arrivo e partenza treni merci di lunghezza fino a 750m (armamento, sede, TE e TLC);
2. tratta di collegamento della suddetta stazione con la linea Bari - Lecce (armamento, sede, OO.CC., TE e TLC);
3. Posto di comunicazione e Bivio al km 764+100 circa della linea Bari - Lecce di collegamento della nuova tratta con la linea Bari - Lecce (armamento, sede, OO.CC., TE e TLC).

Stato di attuazione

✓ E' in corso la progettazione definitiva.

Benefici

Le opere sopra descritte consentiranno la terminalizzazione dei treni a servizio del porto e della zona industriale e della Piastra Logistica Intermodale Retro-portuale (PLIR) nella nuova stazione Elementare e la dismissione del servizio merci nella stazione di Brindisi.

A fronte degli attuali 22 treni/settimana circa, sarà possibile ricevere sino a 7 treni/giorno di lunghezza sino a 750m.

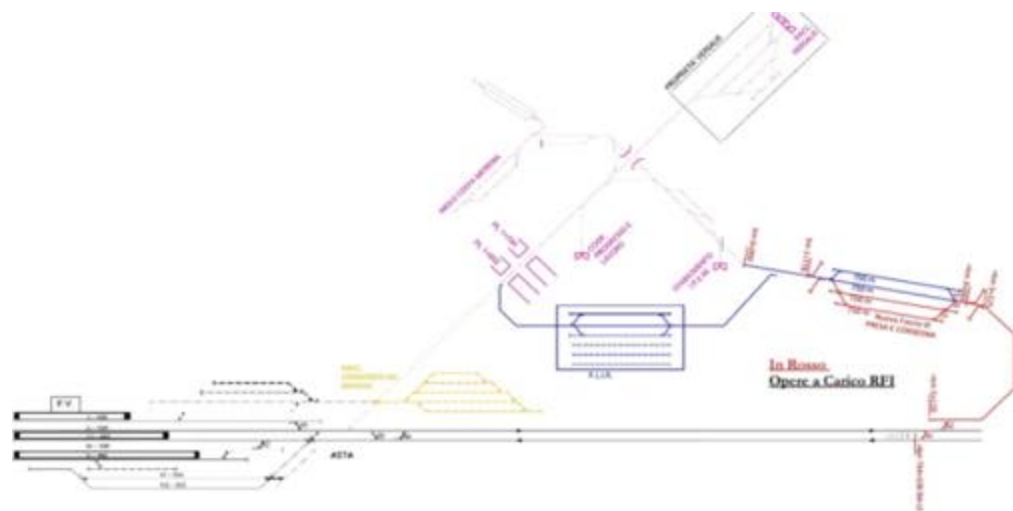


CVI: 38 M€

Finanziati: 38 M€

PROGETTAZIONE

ATTIVAZIONE: 2024



Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi

Descrizione intervento

Il progetto consiste nella realizzazione di un nuovo collegamento a singolo binario che ha inizio dalla linea Brindisi – Taranto, a circa 1 Km dalla stazione di Brindisi C. le, e termina nella nuova stazione di Brindisi Aeroporto. Il tracciato ha un'estesa pari a 3,7 km di cui 700 m in galleria e 300m in viadotto (1^ fase funzionale), inoltre è prevista la realizzazione di due bretelle (2^ fase funzionale) a singolo binario per garantire i collegamenti verso Taranto e verso Bari.

Stato di attuazione

In corso la progettazione definitiva.

Benefici

Le opere sopra descritte consentiranno il collegamento dell'aeroporto di Brindisi con tutto il territorio salentino tramite servizi interoperabili (RFI, FSE), come previsto nell'accordo Quadro siglato tra RFI e Regione Puglia .



CVI: 80 M€

Finanziati: 60M€ (*)
(1^ fase funzionale)

PROGETTAZIONE

ATTIVAZIONE: 2024

(*) Risorse FSC 14-20 recepite in CdP agg.2018-2019

Nuova fermata AV/AC Foggia



Descrizione

I lavori comprendono la realizzazione della nuova fermata AV/AC di Foggia all'interno dell'anello stradale previsto dal PUMS di Foggia e l'attivazione dei tronchini di attestamento dei treni regionali nella stazione di Cervaro.

Stato di avanzamento

Pianificazione delle attività per avvio progettazione.



CVI: 20 M€

Finanziati: 20 M€ (*)

Ipotesi Attivazione Fermata: 2023

(*) Risorse FSC 14-20 recepite in CdP agg.2018-2019

Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio tratta Orsara – Bovino

Descrizione

L'intervento prevede il raddoppio della tratta Bovino – Orsara, e si sviluppa sostanzialmente in variante rispetto all'attuale tracciato.

E' prevista la dismissione delle due stazioni di Bovino ed Orsara.

Nella seduta del 22/12/17 il CIPE (Delibera n.98) ha approvato la rimodulazione della programmazione 2014-2020 del Fondo Sviluppo e Coesione, integrando il finanziamento dell'intervento per ulteriori 501M€. In data 9/6/2018 è stata pubblicata la suddetta Delibera CIPE. La tratta è tutta finanziata.

Stato di attuazione

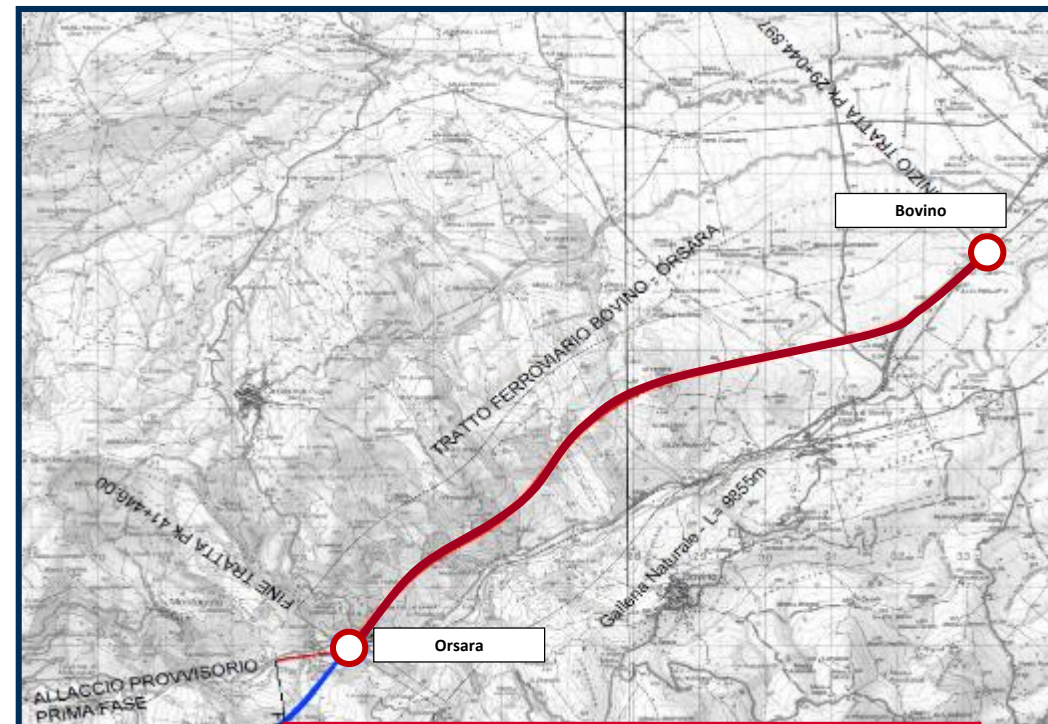
In data 23 aprile 2019 è stato concluso il Progetto Definitivo , in corso la procedura VIA.

Il 24 luglio 2019 avviata la Conferenza dei Servizi. In corso incontri con gli Enti interferiti (Anas, Snam) per la soluzione delle relative problematiche. L'affidamento delle opere è pianificato nel 2020.

Benefici attesi

Il completamento del raddoppio consentirà di poter beneficiare in pieno di:

- ☐ vantaggi derivanti essenzialmente dalla soppressione dei numerosi passaggi a livello presenti lungo la linea
- ☐ incremento degli standard di regolarità e sicurezza della circolazione, all'attivazione del raddoppio della tratta;
- ☐ recupero dei tempi di percorrenza stimato in circa 8 minuti e un incremento di velocità della tratta da 80 km/h a 200km/h.



CVI: 562 M€

Finanziati: 170 M€ (*)

PROGETTAZIONE

ATTIVAZIONE: 2026

(*) CdP agg.2018-2019: ulteriori 392,00 M€

Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento

Descrizione

La linea attuale a semplice binario non elettrificata si sviluppa con elevate pendenze (fino al 28 %) e curve di raggio stretto, con attrezzaggio tecnologico non adeguato a moderni standard ferroviari.

Gli interventi di velocizzazione e di ammodernamento tecnologico individuati consistono in:

1. adeguamento a standard del binario e di impianti IaP e TLC (VOIP) e SCMT;
2. razionalizzazione impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei, sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviate);
3. elettrificazione della linea;
4. rettifiche di tracciato, consolidamento sede e opere d'arte;
5. soppressione PL (opere sostitutive e /o viabilità alternativa).

Gli interventi sono stati ripartiti in due sottoprogetti:

SP 1 – Interventi prevalentemente di tipo tecnologico di adeguamento a standard e razionalizzazione impianti;

SP 2 – Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL, consolidamento sede.

Stato di attuazione

Per gli interventi di cui al sottoprogetto 1 sono in corso le realizzazioni. Attivato nuovo sistema di informazione al Pubblico sull'intera tratta, controllato dal Posto Centrale di Bari Lamasinata, in sedici stazioni della linea (Ortona, Ascoli Satriano, Candela, Rocchetta, Filiano, Forenza, Castel Lagopesole, Pietragalla e Potenza Università, Potenza Superiore, Potenza Macchia Romana, Melfi, Barile, Rionero, Avigliano e Possidente). Attivati i PRG delle stazioni di Candela, Rionero, Ascoli Satriano, Avigliano, Tiera, Lagopesole, Ortona e Melfi. Resta da attivare il PRG di Rocchetta entro il 2019.

Per i principali interventi di cui al sottoprogetto 2:

- Lotto 1.1 , elettrificazione Foggia – Rocchetta, e Lotto 2, potenziamento Foggia – Potenza: in fase di conclusione la PE , attività negoziale in avvio entro il 2019;
- Lotto 1.2 , elettrificazione Rocchetta- Potenza: attività negoziale in corso;

Benefici

Gli interventi permetteranno di poter offrire un servizio regionale completamente rinnovato, con orario cadenzato ogni ora, aumento della velocità massima di tracciato dagli attuali 100 km/h a 130 km/h, con riduzione dei tempi di percorrenza dagli attuali 140 a 115 minuti. Inoltre l'elettrificazione e l'adeguamento della sagoma permetterà il potenziamento dei servizi merci da/per l'impianto FIAT di Melfi.



CVI: 283 M€
Finanziati: 200 M€ (*)

REALIZZAZIONE

ATTIVAZIONE (SP1): 2019

ATTIVAZIONE (SP2): 2023

(*) CdP agg.2018-2019: ulteriori 13,00 M€

Soppressione PL Regione Puglia

Descrizione:

Il Piano di soppressione dei passaggi a livello corrisponde ad un programma di pubblico interesse che coinvolge direttamente RFI che è tenuta ex lege ad assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti ferroviari

Stato di attuazione

Progettazioni in corso: di opere sostitutive alla soppressione di 7 PL tra il 2020 e il 2022, CVI 15 mln di €

Conferenze di Servizi in corso o di prossima attivazione: di opere sostitutive alla soppressione di 8 PL (in comune di Bari – Palese – S- Spirito), CVI 55 mln di €

- Attività negoziali in corso: PM

Lavori in corso: soppressione di 8 PL tra il 2019 e 2021 (1 in comune di Barletta, 1 in comune di Polignano, 2 in comune di Bari – Noicattaro, 2 in comune di Brindisi e 2 in comune di Altamura) CVI 13 mln di €

Proposta di accordo con Regione Puglia ed Enti Locali per integrazione Piano di Soppressione PL nella Regione: PM



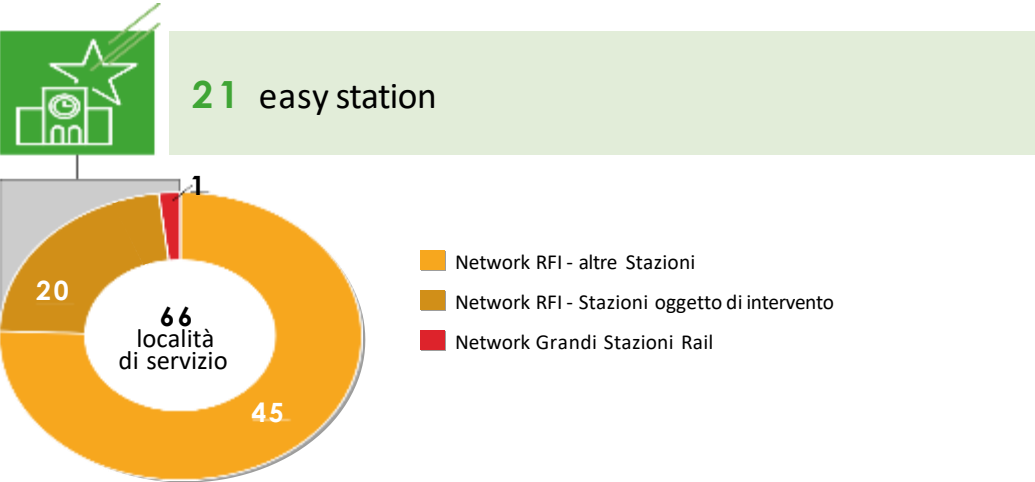
**Soppressione di 23
passaggi a livello**

Obiettivi/Benefici

Incremento della funzionalità delle linee ferroviarie che si riflette, in via generale, nel miglioramento del trasporto ferroviario e del pubblico transito, nella maggiore sicurezza nella circolazione dei treni, nella diminuzione dei rischi connessi a perturbazioni del traffico ferroviario

Puglia: il piano stazioni

In Puglia sono presenti complessivamente 66 Località di Servizio attive per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti “Easy Station” e “Smart Station”, entro il 2026 prevede di trasformare ed adeguare 21 stazioni medio/grandi presenti sul territorio pugliese per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori caratterizzandole con uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell’ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l’accesso in stazione alle persone con disabilità ed alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.



Le azioni principali	
	Incrementare la funzionalità ed il decoro
	Abbattere le barriere architettoniche
	Potenziare l’informazione al pubblico
	Migliorare l’accessibilità al treno



Le stazioni realizzate		I cantieri in corso
2017	2018	2019
Bisceglie Molfetta Trani	Bari S. Spirito Ostuni Fasano Monopoli	Barletta Polignano a Mare Giovinazzo

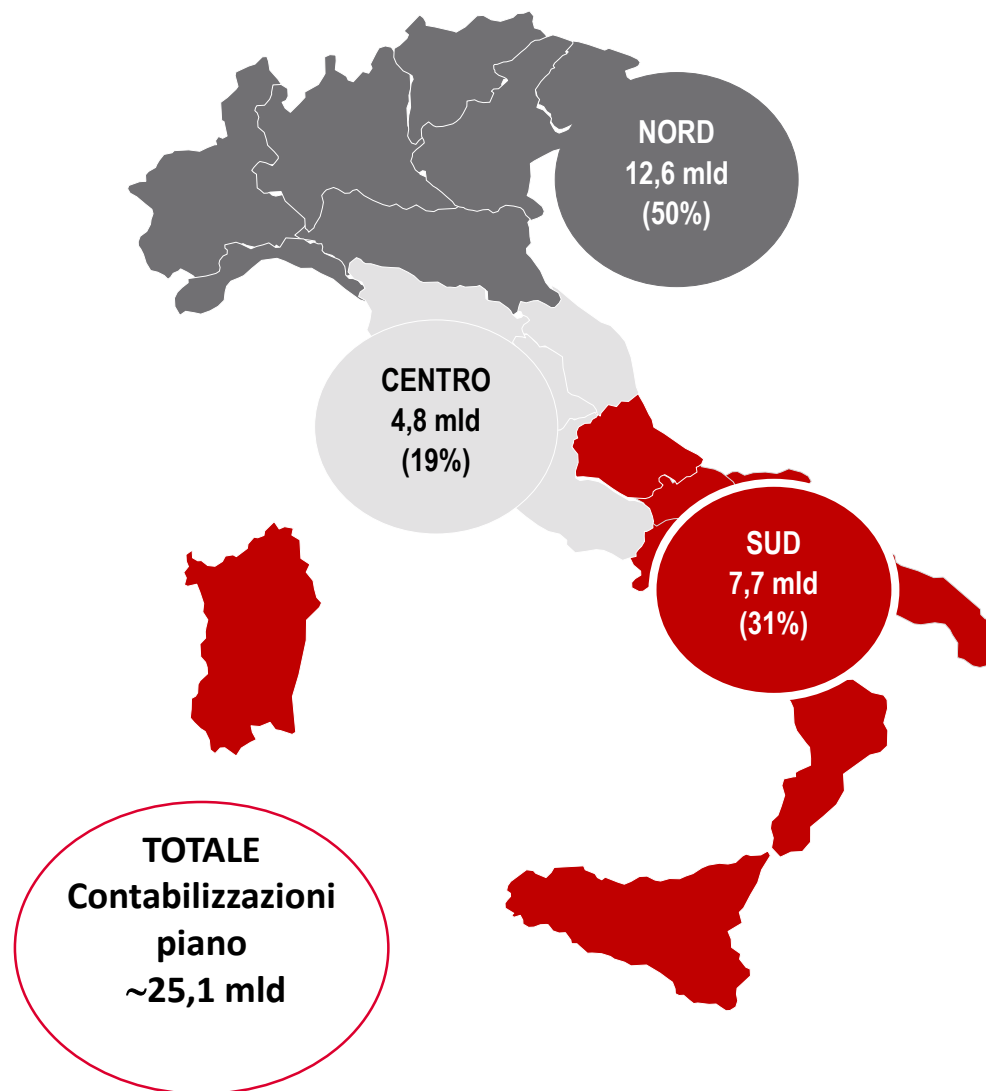


/ Foto: Stazione di Bisceglie

Impegno di RFI al SUD

Il Piano Investimenti RFI per regione

Ripartizione spesa per investimenti Piano 2019-2023



RFI – Piano 2019-2023 Dettaglio Investimenti al sud

Principali interventi di sviluppo

Campania

- Napoli-Bari: variante Napoli-Cancello, raddoppio Cancello-Frasso Telesino-Vitulano e Apice-Orsara
- Potenziamento linee Salerno - Mercato S.S. – Benevento
- Metropolitana Salerno: Arechi-Pontecagnano Aeroporto
- Tirrenica sud: Variante Agropoli
- Fermate Vesuvio Est e nodo complesso di Pompei
- PRG/ACC Napoli c.le

Sardegna

- Varianti Bauladu e Bonorva-Torralba
- Velocizzazione Oristano-Sassari/Olbia e Decimomannu-Iglesias/Villamassargia
- Arretramento della stazione di Olbia
- Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano

Calabria

- Tirrenica sud: adeguamento Battipaglia-Reggio Calabria e velocizzazione (fasi)
- Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido
- Potenziamento linea jonica (Sibari-Melito Porto Salvo)

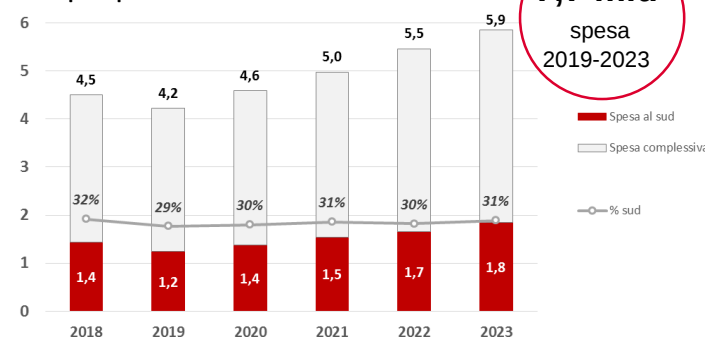
Sicilia

- Nodo di Palermo
- Raddoppio Fiumetorto-Castelbuono
- Raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo
- Sistemazione nodo di Catania
- Nuova linea Palermo-Catania
- Collegamento aeroporto di Catania Fontanarossa
- Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo
- Velocizzazione PA-CT, PA-ME e ME-CT-SR

Piano Sviluppo Sud

- Completamento elettrificazione jonica
- Adeguamento prestazionale Taranto-Gioia Tauro
- Potenziamento Battipaglia-Potenza
- Raddoppi linee Sardegna
- Quadruplicamento Napoli c.le - Bivio Casoria
- Adeguamento sagoma Foggia-San Nicola di Melfi
- Altri interventi da individuare

La spesa per investimenti al Sud



Abruzzo

- Raddoppio Chieti-Pescara
- Velocizzazione Sulmona-Chieti
- Bretella Sulmona
- PRG Pescara Porta Nuova
- Collegamento al porto di Vasto
- Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona (1^fase)

Basilicata

- Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella
- Velocizzazione Salerno-Taranto
- Ammodernamento linea Potenza – Foggia
- Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello (1^fase)

Molise

- Raddoppio Termoli-Lesina
- Ammodernamento Roccaravindola-Isernia-Campobasso

Puglia

- Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino-Cervaro
- Completamento raddoppio Bari-Taranto
- Sistemazione nodo di Bari
- PRG/ACC Bari c.le, Foggia e Lecce
- Collegamento ferroviario porto di Taranto
- Penetrazione nella città di Manfredonia
- Fermata Taranto Nasisi
- Nodo di Bari Sud
- Scalo merci Bari Lamasinata
- Nodo intermodale di Brindisi

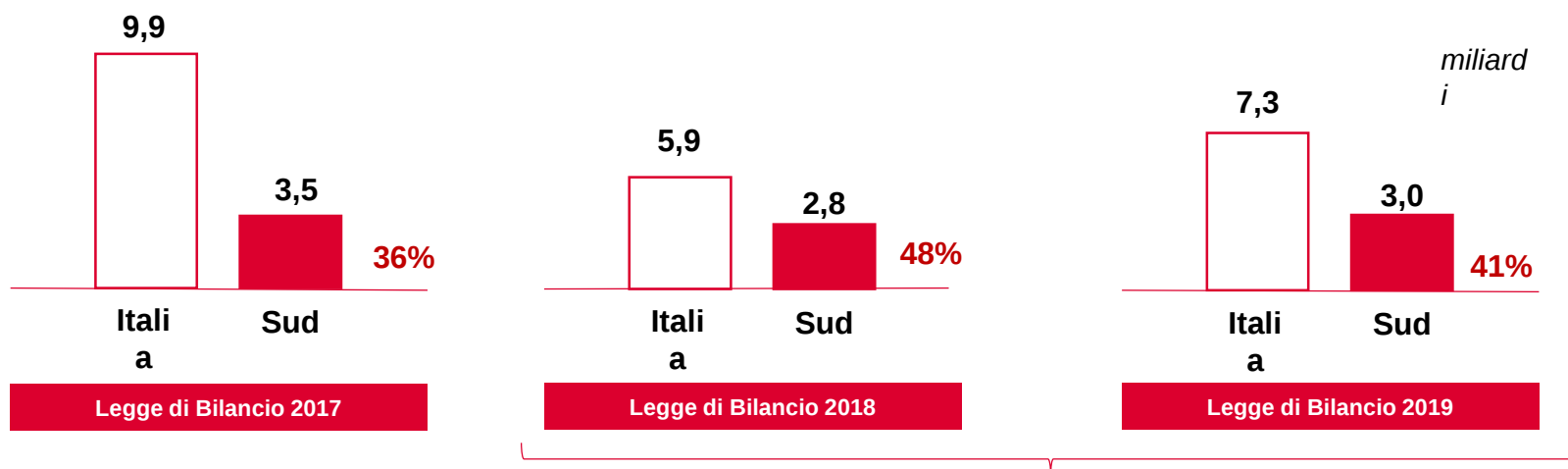
Finanziamenti RFI - Rispetto quota sud ex art.7 bis DL 243/2016

Leggi di Bilancio 2017, 2018 e 2019

Risorse di competenza

Le ultime Leggi di Bilancio hanno istituito fondi per l'infrastrutturazione del Paese le cui risorse sono state allocate con lo strumento del Contratto di Programma Investimenti.

Negli istogrammi le risorse statali ordinarie stanziare (di competenza) per investimenti di RFI e la quota destinate ad interventi nel Sud.

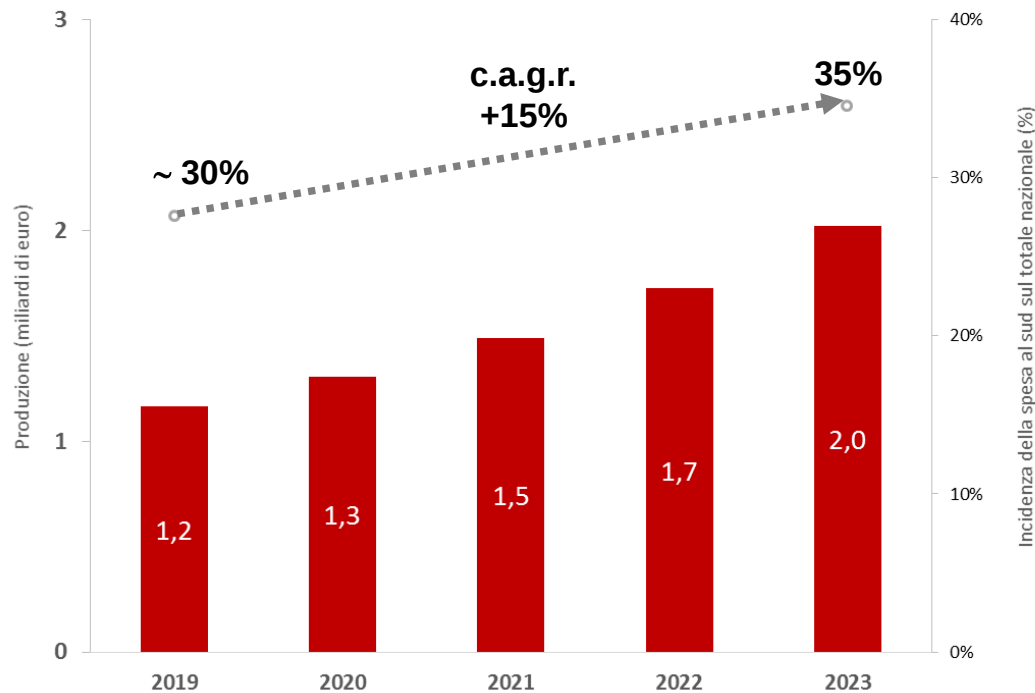


Risorse recepite nel Contratto di Programma Investimenti 2017-2021

Risorse recepite nell'Aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma Investimenti 2017-2021

RFI Piano 2019-2023: 7,7 miliardi di spesa per opere al Sud

Risorse di cassa



Nell'arco di piano la dinamica annuale della spesa al sud cresce con un **tasso medio annuo di crescita (c.a.g.r.) del 15%** per effetto dei recenti stanziamenti di competenza che consentiranno l'avvio a realizzazione di importanti opere infrastrutturali.

L'obiettivo di riequilibrio della spesa può essere accelerato se accompagnato da una serie di provvedimenti normativi:

Norme finanziarie, per dare operatività a risorse già stanziare (legge di Bilancio 2018-2019)

Norma autorizzative, per ridurre i tempi di approvazione dei progetti, anche attraverso l'individuazione di un Commissario;

Norme attuative, per ridurre i tempi di realizzazione degli interventi.