

## PIANO DI AZIONE COESIONE PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI

### 1 Quadro complessivo e piano finanziario

La strategia di sviluppo della dotazione infrastrutturale ferroviaria delle Regioni Meridionali si inquadra in un contesto di sistema di rete atto a rispondere alle esigenze di mobilità ed a creare il presupposto per far fronte, mediante un'adeguata offerta di servizi ferroviari, ai previsti sviluppi quantitativi e qualitativi della domanda di mobilità viaggiatori nelle aree metropolitane e per i collegamenti a medio/lungo raggio, nonché alle prospettive di sviluppo del segmento merci.

Il riferimento programmatico in cui si inserisce tale strategia di sviluppo è coerente con la pianificazione Comunitaria, nazionale e regionale che colloca la rete ferroviaria del Meridione d'Italia nei seguenti ambiti:

- per la programmazione Comunitaria e Nazionale, quale tratta terminale del progetto prioritario n. 1 che assicura i collegamenti dell'Europa settentrionale al bacino del Mediterraneo, da Berlino-Innsbruck attraverso i poli principali della Penisola (Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli), fino ai principali terminali siciliani di Messina, Catania e Palermo. In tale contesto il Sud, attraverso il crocevia Novara/Verona ed il corridoio Adriatico, è altresì collegato sia all'asse Ovest-Est costituito dal progetto prioritario 6 (Lisbona-Lyon-Torino-Milano-Verona-Kiev) sia ai porti del mare del nord attraverso l'asse Genova-Rotterdam, parte del progetto prioritario n. 24. Inoltre, il potenziamento dell'itinerario Napoli-Bari-Brindisi-Lecce/Taranto, insieme a quello della linea Adriatica, costituisce l'asse portante dei traffici del Sud verso i Balcani, attraverso il corridoio Transeuropeo VIII;
- per la programmazione metropolitana e regionale, quale sistema di trasporto che assicuri dei collegamenti efficienti e capillari con standard di qualità e sicurezza elevati:
  - nell'ambito delle conurbazioni di Napoli, Bari, Cagliari, Reggio C., Palermo, Catania e Messina;
  - tra i poli industriali e commerciali nonché tra le piattaforme logistiche delle realtà produttive del Meridione.

Su tale base, nell'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011 (CdP) RFI, sono stati selezionati e pianificati i principali interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria con l'obiettivo di sviluppare una rete che privilegi i seguenti itinerari:

- Itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto;
- Itinerario Salerno-Reggio Calabria;
- Itinerario Messina-Catania-Palermo.

Di tali itinerari si riporta di seguito il piano finanziario aggiornato (tavola 1) che rispetto ai dati al 15 dicembre 2011 registra gli aggiornamenti derivanti dal Contratto di Programma RFI (aggiornamento 2010-2011) esaminato dal CIPE nella seduta del 20 gennaio 2012, che in particolare hanno riguardato un incremento delle risorse disponibili per gli interventi relativi al Nodo di Palermo, alla tratta Catenanuova-Enna, al tratto Catania Ognina-Catania Centrale e la tratta Cervaro Bovino.

**Tavola 1 - Piano finanziario dei principali interventi al 31/01/2012**

Infrastruttura	Costo a Vita intera	Finanziato	Da finanziare
<b>Calabria</b>	<b>765,0</b>	<b>505,0</b>	<b>260,0</b>
Asse ferroviario SA-RC	270,0	270,0	0,0
Velocizzazione Battipaglia-Paola-Reggio Calabria	230	230	0
Velocizzazione principali linee (upgrading)	10	10	0
Velocizzazione principali linee (upgrading)-interventi accessori	30	30	0
Collegamento Lamezia-Catanzaro-Dorsale Ionica	80	80	0
Elettrificazione del collegamento - primo lotto funzionale	80	80	
Taranto Sibari Gioia Tauro	415	155	260
Metaponto - Sibari - Bivio S. Antonello	415	155	260
<b>Campania</b>	<b>5.590,0</b>	<b>2.006,0</b>	<b>3.584,0</b>
Asse ferroviario AV/AC Napoli-Bari - Lecce Taranto	5.590	2.006	3.584
Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale	85	85	0
Nodo di Napoli: potenziamento capacità.	77	77	0
Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico- ulteriore fase	28	28	0
Variante Cancellone-Napoli	813	813	0
Raddoppio Cancellone-Frasso Telesino	730	730	0
Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano	986	21	965
Raddoppio in variante Apice-Orsara	2.676	57	2.619
Riqualificazione urbana area Portuale Napoli Est - Progetto Traccia Napoli *	95	95	0
Materiale rotabile *	100	100	0
<b>Puglia</b>	<b>1.522</b>	<b>1.522</b>	<b>0</b>
Asse ferroviario AV/AC Napoli-Bari - Lecce Taranto	1.338	1.338	0
Ripristino itinerario merci Na - Ba (a Foggia)	10	10	0
Tratta Cervaro-Bovino **	250	250	0
Velocizzazione Napoli-Bari	15	15	0
Bari Sud (Bari centrale-Bari Torre a Mare)	391	391	0
Nodo di Bari (ACC Bari P.N.)	160	160	0
PRG e ACC Bari centrale	90	90	0
PRG e ACC Lecce	60	60	0
Velocizzazione Bari-Lecce	15	15	0
SCC Bari-Lecce	79	79	0
SCC Bari-Taranto	30	30	0
Raddoppio Bari S. Andrea- Bitetto	220	220	0
Completamento attrezzaggio Bari-Taranto	18	18	0
Asse Bologna-Bari-Lecce-Taranto	184	184	0
Completamento SCC Adriatica	78	78	0
Tratta Termoli - Lesina (tratto Lesina-Ripalta)	106	106	0
<b>Sardegna</b>	<b>260</b>	<b>260</b>	<b>0</b>
Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda *	260	260	0
Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda	225	225	0
Materiale rotabile*	35	35	0
<b>Sicilia</b>	<b>3.566</b>	<b>2.379</b>	<b>1.187</b>
Asse ferroviario Messina Palermo-Catania	132	132	0
SCC Palermo-Messina e Messina-Catania-Siracusa	132	132	0
Linea Catania-Palermo	3.318	2.131	1.187
Nodo di Palermo **	1.152	1.152	0
Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo-Catania	30	30	0
Potenziamento e velocizzazione Messina-Palermo e Messina-Siracusa	28	28	0
Tratta Bicocca-Motta-Catenanuova	430	430	0
Tratta Catenanuova-Enna **	1.496	309	1.187
Tratto Catania Ognina-Catania Centrale **	120	120	0
Velocizzazione PA-CT - tratta Roccapalumba-Marianopoli	62	62	0
Nodi, sistemi urbani e metropolitani	116	116	0
Raddoppio bivio Zurria-Catania Acquicella	116	116	0
<b>TOTALE</b>	<b>11.703,0</b>	<b>6.672,0</b>	<b>5.031,0</b>

## **2 Cronoprogrammi**

Come previsto al par. 2.4.4 del Piano di Azione Coesione, sono stati elaborati i dati procedurali degli interventi elencati nella tavola 1 dell'allegato 1 del Piano stesso.

Per ogni intervento è stato definito il cronoprogramma delle diverse fasi di attuazione, (dall'avvio del progetto preliminare alla conclusione dei lavori (Tavola 2).

Gli interventi ferroviari inseriti in questo piano sono in diversi casi investimenti di sviluppo infrastrutturale di portata nazionale ed internazionale, che traggono orizzonti di lungo periodo, ma sono presenti anche interventi a prevalente natura tecnologica che consentono, anche nel breve/medio periodo (4-6 anni), di raggiungere significativi incrementi del livello di offerta del trasporto ferroviario.

Per gli interventi ferroviari infrastrutturali "pesanti", che prevedono procedure autorizzative complesse, sono previsti tempi di attuazione nell'ordine dei 10 anni, mentre per gli interventi di velocizzazione o tecnologici "leggeri", che si sviluppano su linee ferroviarie esistenti, sono previsti tempi compresi tra i 2 ed i 6 anni.

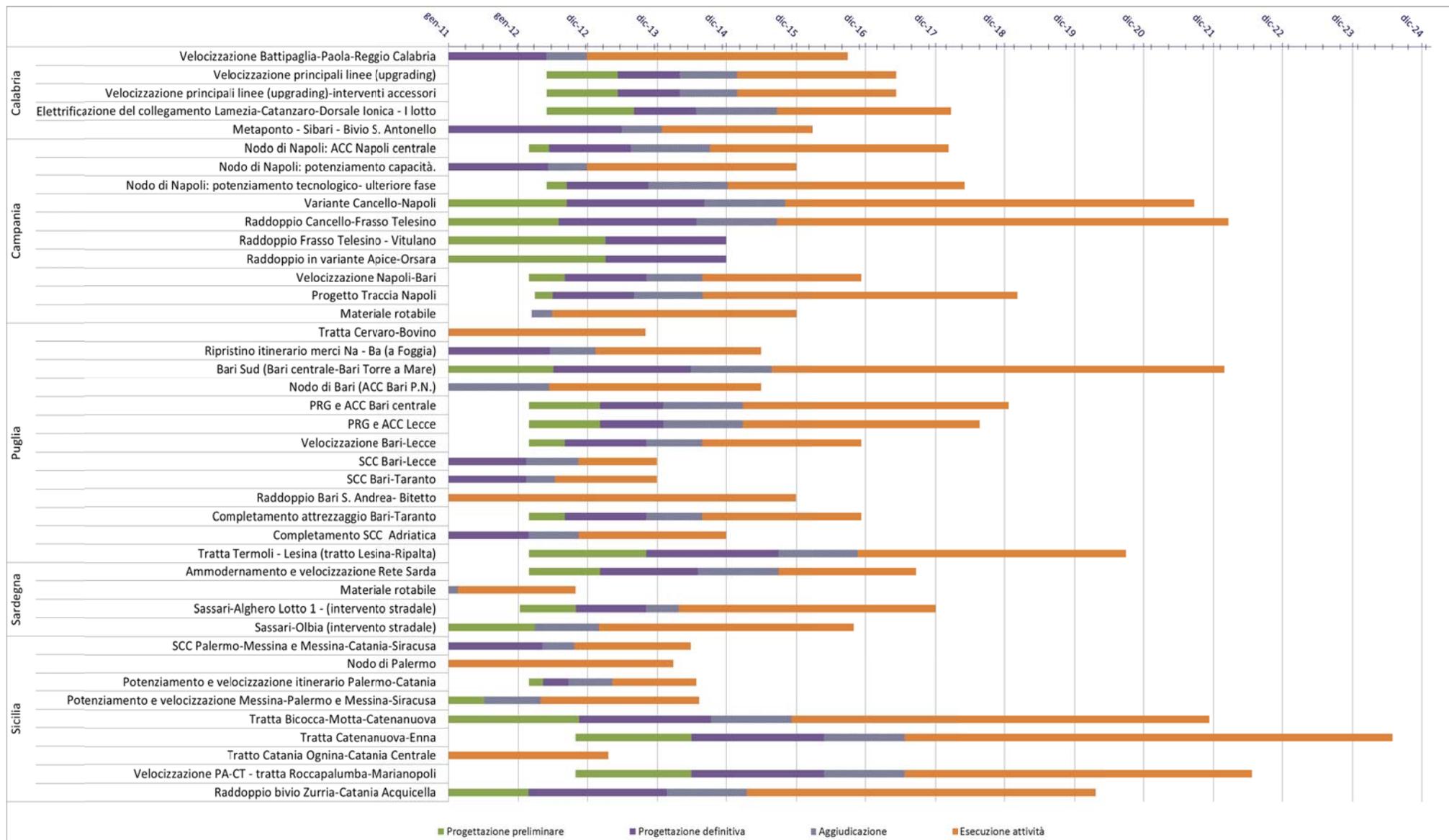
Per le procedure di affidamento dei lavori - tenuto conto delle normative vigenti - sono stati previsti di norma 14 mesi.

Tra gli interventi della regione Sardegna sono inoltre stati inseriti gli interventi stradali di ammodernamento della Sassari-Olbia e della Sassari-Alghero (lotto 1) che in considerazione delle condizioni di isolamento della regione sono stati inseriti nel Piano di Azione Coesione.

Inoltre gli interventi, come previsto dalla delibera CIPE 62/2011, saranno attuati attraverso un apposito Contratto Istituzionali di Sviluppo che rappresenta una modalità attuativa rafforzata tra il Ministro per la Coesione Territoriale, Il Ministro dell'Economia e delle Finanze, altri Ministri interessati, i Presidenti delle Regioni interessate nonché i concessionari dei servizi pubblici. La definizione del Contratto Istituzionale di Sviluppo avverrà entro il 30 aprile 2012.

Di seguito si allega una tavola sintetica con il cronoprogramma di tutti gli interventi.

Tavola 2 - Cronoprogramma procedurale



Con riferimento a questi diversi scenari temporali vengono nel seguito prospettati i principali obiettivi perseguiti e le ricadute attese dagli investimenti previsti su questi itinerari.

## **2.1 Scenario di breve/medio periodo**

### **2.1.1 Itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto**

Allo stato attuale sull'itinerario sono in corso i lavori per il raddoppio della tratta pugliese della linea Caserta-Foggia tra Bovino e Cervaro; si prevede di ultimare l'intervento entro l'anno 2013.

Sono state avviate e sono in fase di istruttoria le progettazioni di investimenti di rilevante impegno finanziario previsti sull'itinerario Napoli-Bari, in grado di elevare in misura sostanziale la qualità dell'offerta sull'itinerario in quanto prevedono, sia nuovi tracciati che raddoppi e riqualificazioni di tratte esistenti, coerenti a nuovi modelli di esercizio definiti con le Istituzioni territoriali.

Nel breve periodo, sono stati individuati degli interventi di natura tecnologica finalizzati ad una riduzione dei tempi di percorrenza dell'offerta viaggiatori ed al miglioramento della regolarità di esercizio, anche attraverso un maggiore utilizzo dell'attuale dotazione infrastrutturale.

### **2.1.2 Itinerario Salerno-Reggio Calabria**

Sono attualmente in corso gli interventi per il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della linea Battipaglia-Reggio Calabria, che si prefigge di elevare l'affidabilità dello svolgimento del servizio ferroviario e quindi la sicurezza, regolarità e qualità dell'esercizio ferroviario stesso. L'investimento si compone di una serie di interventi puntuali per l'adeguamento della linea agli standard di esercizio più recenti, suscettibili di autonoma attivazione e quindi in grado di contribuire con immediati e progressivi effetti sulle prestazioni offerte.

### **2.1.3 Itinerario Messina-Catania-Palermo**

Sono attualmente già finanziati e di prossimo avvio una serie di interventi per la velocizzazione dei servizi sull'itinerario in questione, mentre già sono in fase di realizzazione interventi di potenziamento infrastrutturale per:

- Catania Ognina-Catania Centrale;
- Nodo di Palermo

Al fine di utilizzare al massimo le prestazioni dell'esistente infrastruttura, anche per questo itinerario si propongono interventi di adeguamento tecnologico finalizzato alla velocizzazione dei servizi.

### **2.1.4 Dorsale Sarda**

In considerazione dell'isolamento della regione Sardegna, in una prospettiva di ottimizzazione dei collegamenti tra le "porte" di accesso all'isola sono altresì previsti interventi di velocizzazione al fine di ridurre le tempistiche di percorrenza tra Cagliari, Olbia e Sassari (Alghero) e migliorare il collegamento con alcune delle zone più interne.

Tali interventi di carattere principalmente tecnologico consentiranno l'impiego di treni ad assetto variabile ("pendolini").

## **2.2 Scenario di lungo periodo**

### **2.2.1 Itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto**

Nell'ambito delle iniziative per lo sviluppo del Mezzogiorno la riqualificazione delle reti di trasporto tra la Regione Campania e la Regione Puglia costituisce elemento fondamentale per l'integrazione economica e sociale nel Paese ed in Europa.

Il potenziamento e la velocizzazione dell'itinerario Napoli – Benevento – Foggia - Bari, unitamente all'attivazione del sistema ferroviario dell'Alta Velocità/Alta Capacità Roma–Napoli, permetterà di integrare l'infrastruttura ferroviaria del Sud – Est del Paese con i principali corridoi di collegamento con il Nord del Paese e con l'Europa.

Il programma di interventi che è stato individuato e concordato con le istituzioni nazionali e locali per il potenziamento dell'itinerario Napoli-Bari consentirà di migliorare sia i livelli di servizio che l'entità dell'offerta di trasporto ferroviario.

Nella parte campana gli interventi principali sono:

- Variante Napoli-Cancello
- Raddoppio Cancello - Frasso Telesino (BN)

Per quanto attiene alla sezione più meridionale dell'itinerario, gli interventi programmati riguardano principalmente la sistemazione del nodo di Bari Sud (Bari Centrale-Bari Torre a Mare), per attivare e supportare la funzione di scambio modale gomma-ferro e migliorare l'inserimento territoriale delle linee ferroviarie.

Sono inoltre presenti due interventi per cui al momento è prevista la sola progettazione:

- Raddoppio Frasso Telesino- Vitulano
- Raddoppio in variante Apice - Orsara

Per tali interventi nella successiva programmazione 2014-2020 potrà essere reperito il residuo fabbisogno finanziario.

### **2.2.2 Itinerario Messina-Catania-Palermo**

Nel lungo periodo è programmata la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario diretto tra Catania e Palermo per ampliare principalmente l'offerta di trasporto passeggeri rispondendo alla domanda attuale e futura e generando nuove opportunità di sviluppo socio-economico.

Per perseguire questo obiettivo è stato necessario prevedere un tracciato con una velocità commerciale tale da rendere attrattivo il servizio ferroviario nella tratta Catania-Palermo e l'attuazione dei seguenti interventi:

- Bicocca-Motta-Catenanuova
- Catenanuova-Enna
- Velocizzazione tratta Roccapalumba – Marianopoli
- Raddoppio Bivio Zurria-Catania Acquicella

## **3 Sintesi dei risultati attesi**

Come previsto dal punto 1 del Piano di Azione Coesione, di seguito vengono riportati gli obiettivi di riduzione dei tempi di percorrenza delle principali tratte ferroviarie incluse nel Piano di Azione e Coesione (Tavola 3). La riduzione dei tempi di percorrenza fornisce una prima rappresentazione parziale dei risultati attesi che sarà integrata contestualmente alla definizione del Contratto

Istituzionale di Sviluppo (cfr. paragrafo 2) per tener conto del livello e della qualità dei servizi effettivamente erogati nelle tratte ferroviarie oggetto di intervento.

**Tavola 3 – Risultati attesi – Riduzione tempi percorrenza**

	Tempi di percorrenza				Azione
	Valore attuale	Riduz.	Target	Anno target	
<b>SARDEGNA</b>					
Collegamento ferroviario Cagliari-Sassari	2h 50'	35'	2h 15'	2017	Velocizzazione delle linee con utilizzo di tecnologie innovative per l'utilizzo di treni ad assetto variabile ("pendolini"); La riduzione dei tempi di percorrenza indicata sarà conseguita progressivamente a partire dalla fine del 2014. L'entità della riduzione dei tempi di percorrenza nel periodo 2014-2017 è strettamente correlata al modello di esercizio che sarà concordato con la Regione Sardegna
Collegamento ferroviario Cagliari-Olbia	3h 30'	1h	2h 30'	2017	
Collegamento ferroviario Olbia-Sassari	1h 41'	30'	1h 11'	2017	
<b>SICILIA</b>					
Collegamenti dell'area metropolitana di Catania	Completamento del raddoppio fra Fiumefredo e Bicocca Istituzione di un Servizio Metropolitano nell'area urbana di Catania, che consentirà di effettuare servizi con frequenza di 30' nelle ore di punta.				Raddoppio Bivio Zurria-Acquicella (circa 1 km) Realizzazione di nuove fermate metropolitane (Ognina, Picanello, Europa, Duomo Ursino)
Collegamento ferroviario Palermo-Catania	2h 45'	15'	2h 30'	2014	Interventi tecnologici
Collegamento ferroviario Palermo-Messina	2h 43'	15'	2h 28'	2017	
Collegamento ferroviario Messina-Siracusa	2h 40'	15'	2h 25'	2017	
Collegamento ferroviario Palermo-Catania	2h 45'	45'	2h	2024	Raddoppio Bicocca-Catenanuova-Enna e Velocizzazione Roccapalumba-Marianopoli
Collegamento ferroviario Catania-Enna	1h10'	25'	45'	2024	Raddoppio Bicocca-Catenanuova-Enna e Velocizzazione Roccapalumba-Marianopoli
<b>CALABRIA</b>					
Collegamento ferroviario Lamezia-Catanzaro Lido e Sibari-Catanzaro Lido-Melito	Abbattimento delle emissioni di CO2 a seguito dismissione materiale rotabile diesel Omogeneizzazione del materiale rotabile utilizzato sulla rete calabra				Primo lotto funzionale Elettificazione
Collegamento ferroviario Roma-Reggio Calabria*	5h12'	20' 40'	4h 52' 4h 32'	2017	Interventi tecnologici La riduzione dei tempi di percorrenza potrà essere progressivamente conseguita fra il 2014-2017
Collegamento Gioia Tauro - Taranto	Omogeneizzazione delle caratteristiche prestazionali adeguando gli standard funzionali della relazione				Intervento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello

	Tempi di percorrenza				Azione
	Valore attuale	Riduz.	Target	Anno target	
	Taranto-Metaponto-Paola a quelli della direttrice adriatica				
<b>PUGLIA/CAMPANIA</b>					
Collegamento ferroviario Roma-Bari	4h 03'	25'	3h 38'	2016	Interventi tecnologici
Collegamento ferroviario Bari-Napoli	3h38 Con cambio a Caserta	15'+ 15'	3h 08'	2022	Variante Canello-Napoli e raddoppio Canello-Frasso. La realizzazione delle altre tratte di raddoppio della Caserta –Foggia consentirà di portare la riduzione dei tempi di percorrenza complessivamente a 1h33'
Collegamento ferroviario Bari-Lecce	1h 20'	13'	1h 07'	2016	Interventi di velocizzazione
Collegamento ferroviario Bari-Taranto	1h 07'	Valutabili al completamento dello studio di fattibilità		2016	Interventi tecnologici
Bari Sud - Collegamento ferroviario Bari Centrale – Bari Torre a Mare	Riduzione interferenze tra linee ferroviarie e territorio comunale; Eliminazione passaggi a livello Recupero e valorizzazione aree ferroviarie. Intermodalità con gli altri sistemi ferroviari e stradali			2021	Variante Bari Centrale-Bari Torre a Mare
Collegamento ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	Miglioramento della regolarità dell'esercizio Risoluzione dei problemi collegati alle esondazioni del Fiume Fortore			2020	Raddoppio del binario nella tratta Lesina-Ripalta La realizzazione del raddoppio Lesina-Ripalta, assieme alla tratta oggi priva di finanziamento, Ripalta-Termoli consentirà di completare il raddoppio della direttrice Adriatica

\* La riduzione di 20' indicata si ottiene attraverso un intervento sulla tratta Salerno-Reggio Calabria. Si segnala che il completamento dell'intervento attualmente in corso "collegamento diretto Nord-Sud a Napoli", non incluso nel piano d'Azione, consentirà la riduzione dei tempi di collegamento di ulteriori 20' tra Roma e Reggio Calabria.