

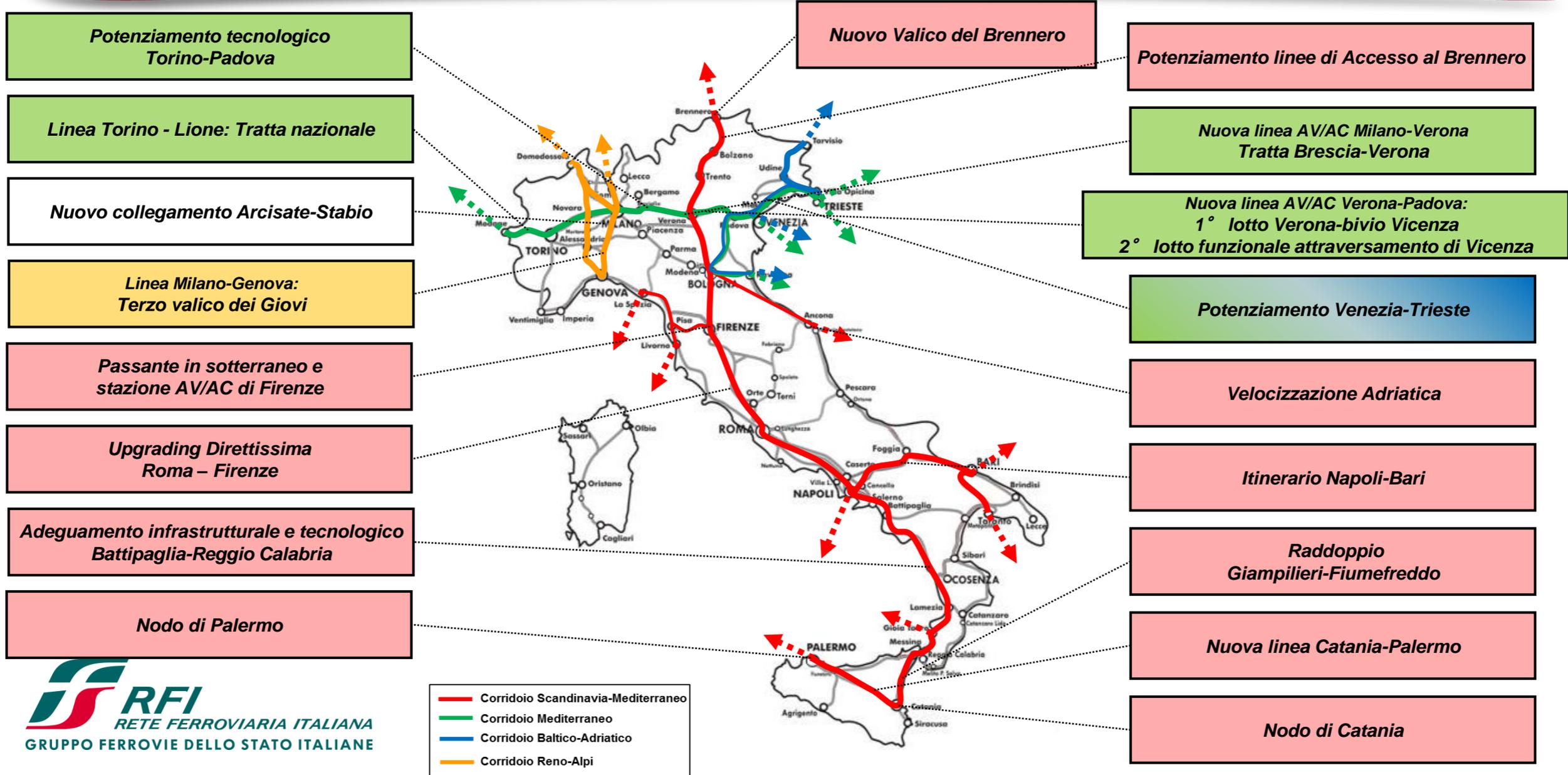
Gli investimenti di RFI per le Grandi Opere

Ing. Aldo Isi
Direttore Direzione Investimenti RFI

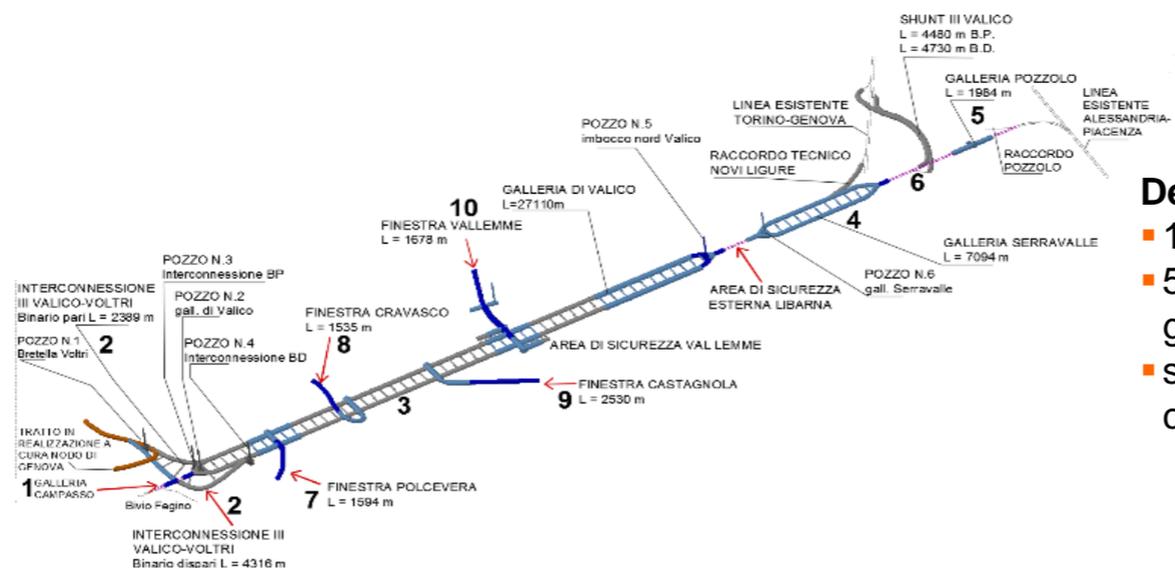
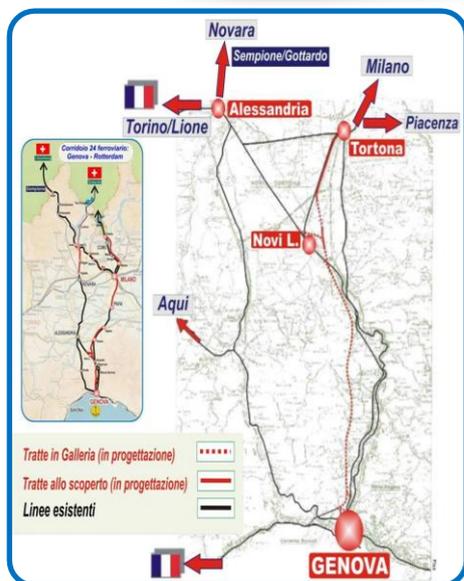
Milano, 20 febbraio 2017

Le Grandi Opere di RFI sui Core Corridors

Cliccare sul riquadro per Focus intervento



Linea AV/AC Milano-Genova: Tratta Terzo Valico dei Giovi



Descrizione

- 12 comuni in provincia di Genova e di Alessandria.
- 53 km nuova linea (oltre le interconnessioni), di cui 36 km in galleria
- sviluppo complessivo gallerie (singola/doppia canna) 90 km circa:
 - interconnessioni: 12 km circa
 - linea: 71 km circa
 - finestre: 7 km circa

Stato attuazione: Realizzazione articolata in 6 Lotti costruttivi non funzionali.

Ad oggi consegnati i lotti 1, 2 e 3.

Nel 2017 è pianificato l'avvio del 4° lotto costruttivo.

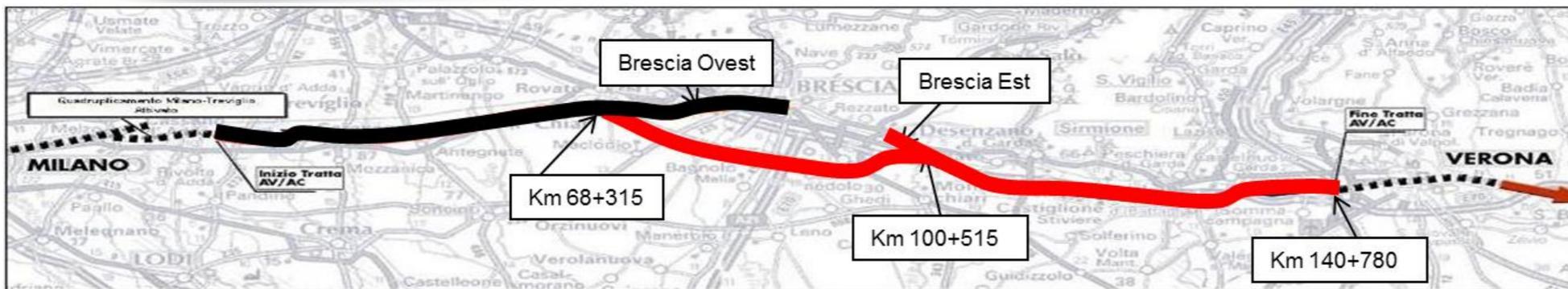
Benefici attesi: La linea consentirà di aumentare in maniera significativa l'offerta di trasporto, migliorando i collegamenti ferroviari fra il sistema portuale di Genova e il Nord del Paese, il Centro e Nord Europa (Rotterdam, Anversa).

CVI: 6.200 M€
Finanziati: 3.817 M€

IN REALIZZAZIONE

ATTIVAZIONE: 2022

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



CVI: 3.837 M€

Finanziati: 2.268 M€

ITER APPROVATIVO SU PD

DURATA LAVORI: 7 anni

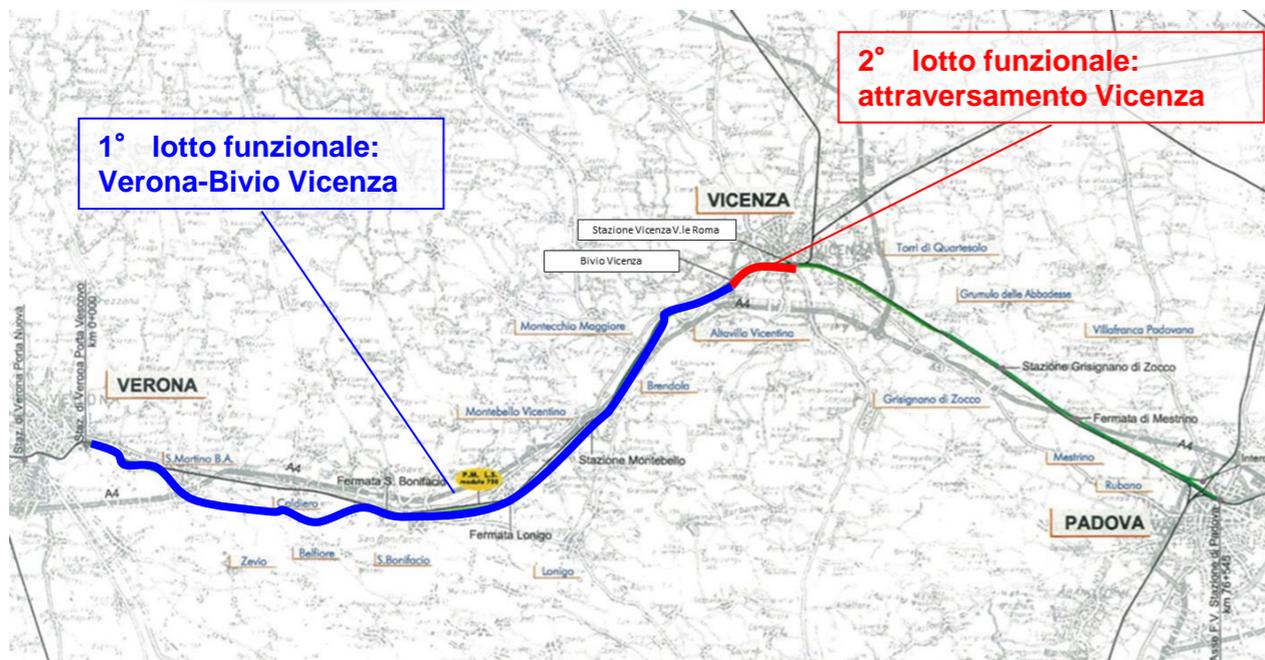
Descrizione: Il tracciato della nuova linea si sviluppa in affiancamento ad infrastrutture esistenti:

- 18 km in affiancamento al tracciato del Raccordo Autostradale di Autostrade Centro Padane (ACP);
- 33 km in affiancamento al tratto autostradale Milano -Venezia (A4);
- 7 km, in affiancamento alla linea ferroviaria esistente Milano-Venezia.

Stato attuazione: Iter approvativo su Progetto Definitivo, ai sensi del D.L.vo 163/2006, avviato a settembre 2014.

Ad oggi risultano acquisiti i pareri/delibere da parte di tutti i soggetti invitati alla Conferenza di Servizi (in data 9 gennaio 2017 è pervenuto il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici).

Linea AV/AC Verona-Padova: tratta Verona-Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza



CVI: 3.595 M€
Finanziati: 1.514 M€

ITER
AUTORIZZATIVO/PROGETTAZIONE

Descrizione

La linea AV/AC Verona-Padova, di lunghezza complessiva di 77km di nuova linea a doppio binario, è stata suddivisa in 3 lotti funzionali:

- 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza: circa 4 km di nuova linea;
- 2° lotto funzionale attraversamento di Vicenza: circa 6,5 km
- 3° lotto funzionale Vicenza-Padova: circa 26 km di nuova linea.

Stato di attuazione:

Tratta Verona-Bivio Vicenza: 30.10.2015: RFI ha trasmesso al MIT il Progetto Definitivo. In attesa del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Attraversamento di Vicenza: Il 17.01.2017 è stato sottoscritto il 2° Addendum al Protocollo di intesa del 29.07.2014, che prevede che RFI proceda con la redazione del progetto preliminare della soluzione individuata «stazione in Viale Roma e nuova fermata Vicenza Fiera, con tracciato della linea AV/AC in superficie ed in affiancamento alla linea esistente» .

Potenziamento tecnologico Torino - Padova



CVI: 771 M€

Finanziati: 771 M€

IN REALIZZAZIONE

ATTIVAZIONE: 2014/2019

Descrizione

Realizzazione di tutte le tecnologie per gli impianti della direttrice e del Posto Centrale di comando/controllo di Milano, con il rinnovo della maggior parte degli impianti di linea e di stazione e con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni. Nello stesso ambito vengono attrezzati i nodi di Torino e Milano.

Stato di attuazione

Interventi già attivati: Posto Centrale di Milano Greco Pirelli, tratta SCCM Pioltello – PM Adda, ACCM PC di Milano Greco Pirelli, Nodo Nord-Ovest di Milano (FASE 2.1), interventi tratta Brescia-Somma, Nodo Milano Nord-Est (aprile 2015)

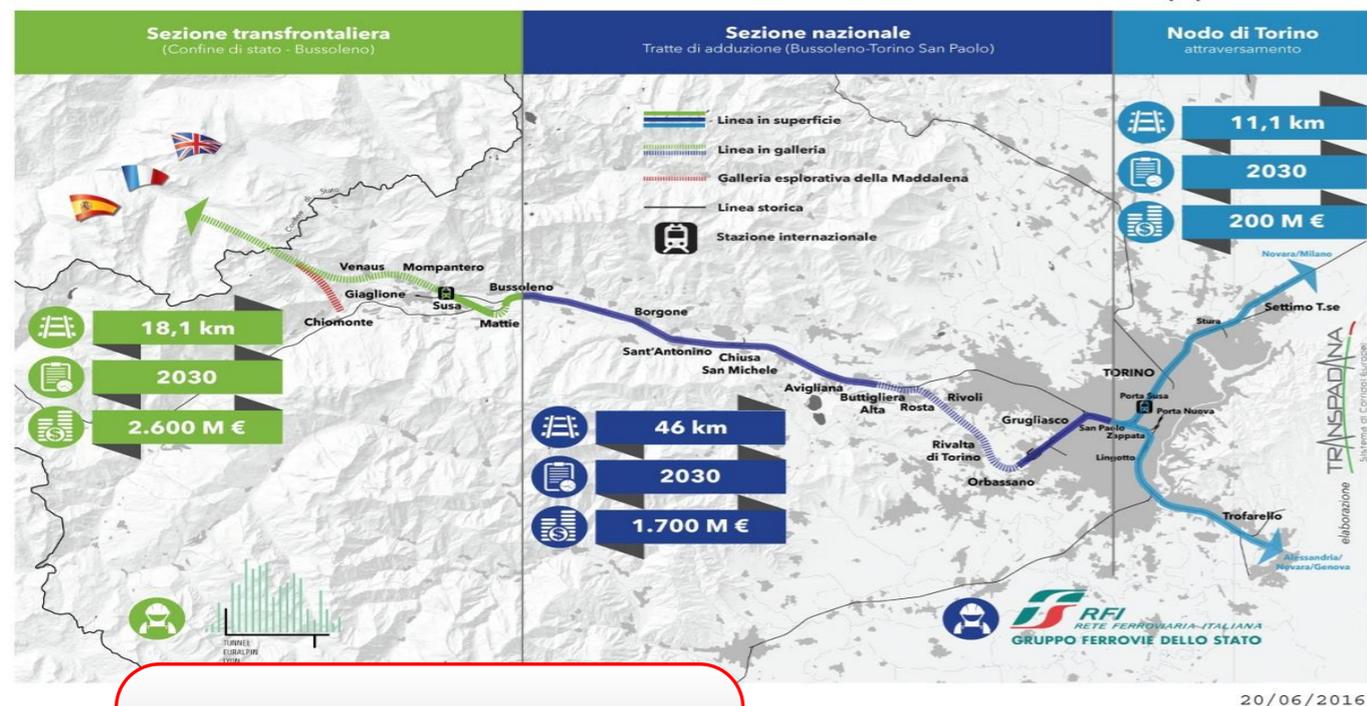
Proseguono i lavori dell'appalto principale su tutte le fasi funzionali con principale produzione prevista per interventi sugli impianti della FF04 tratta Torrazza - Novara, FF08 tratta Milano G.P. - Monza, FF02 tratta Carmagnola - Torino P.S.

Obiettivi/Benefici

Gli interventi previsti consentono: gestione del traffico accentrata, aumento della regolarità, completamento della banalizzazione delle tratte della direttrice ed incremento di capacità nei nodi di Torino e di Milano.

Linea Torino - Lione: Tratta nazionale Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione

La Nuova Linea Torino - Lione in territorio italiano (Tappa 1)



CVI: 4.393 M€
Finanziati: 66 M€

IN PROGETTAZIONE



Descrizione

Il tracciato, presentato al MIT nel 2011, si sviluppava per 46 km prevalentemente in galleria nel territorio di 14 Comuni della Provincia di Torino con interconnessioni con la linea storica nei pressi di Chiusa San Michele, Avigliana ed attraverso lo scalo merci di Orbassano.

L'innesto con l'AV/AC Torino - Milano avveniva in prossimità di Settimo Torinese. Nell'ambito dell'Osservatorio sono state individuate, in linea con l'accordo Italia - Francia del 2012 ed il D.Lgs. 71/2014, 3 fasi funzionali per la tratta nazionale (project review):

Tappa 1 (scenario 2030): nuova linea in variante Avigliana - Orbassano e adeguamento della linea storica Avigliana - Bussoleno.

Tappa 1bis (scenario post 2030): nuova linea Orbassano - Settimo Torinese (Gronda Mercati di Torino).

Tappa 2 (scenario post 2030): nuova linea Avigliana - Bussoleno, a cura RFI e TELT (ex LTF).

Stato di attuazione

Si è in attesa dell'approvazione del Progetto Preliminare da parte del CIPE. Sono state consolidate le specifiche tecniche e funzionali di base per la nuova tratta Avigliana - Orbassano. E' in corso la progettazione dell'adeguamento della linea storica.

Obiettivi/Benefici

Il collegamento della Gronda Mercati con la Torino - Lione consentirà, dopo il 2030, un ulteriore sviluppo del traffico merci sul Corridoio Mediterraneo permettendo di sfruttare in maniera ottimale il nuovo collegamento transfrontaliero.

L'eliminazione del flusso merci Est - Ovest nel nodo di Torino consentirà, inoltre, un incremento del modello di esercizio regionale e suburbano del Nodo di Torino.

Linea Torino - Lione: Tratta nazionale - Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione Interventi in anticipazione o connessi

La Nuova Linea Torino - Lione in territorio italiano (Tappa1)



20/06/2016

Descrizione

La realizzazione degli interventi previsti in Tappa 1 rende necessario l'adeguamento ed il potenziamento di tutte le linee di nodo ed afferenti al capoluogo piemontese.

In particolare:

- Servizio Ferroviario Metropolitan: fermate di Ferriera/Buttigliera, S Luigi di Orbassano, Borgata Quaglia, S. Paolo, Dora e Zappata, Rebaudengo.
- Nuovo collegamento diretto P. Susa – P. Nuova.
- Upgrading impiantistico del sistema delle gallerie del nodo;
- Adeguamento dello scalo merci di Orbassano;
- Adeguamento sagoma PC 80 delle linee afferenti;
- Interventi di riqualificazione stazioni tra Torino e Modane;
- Velocizzazione della Torino – Genova.

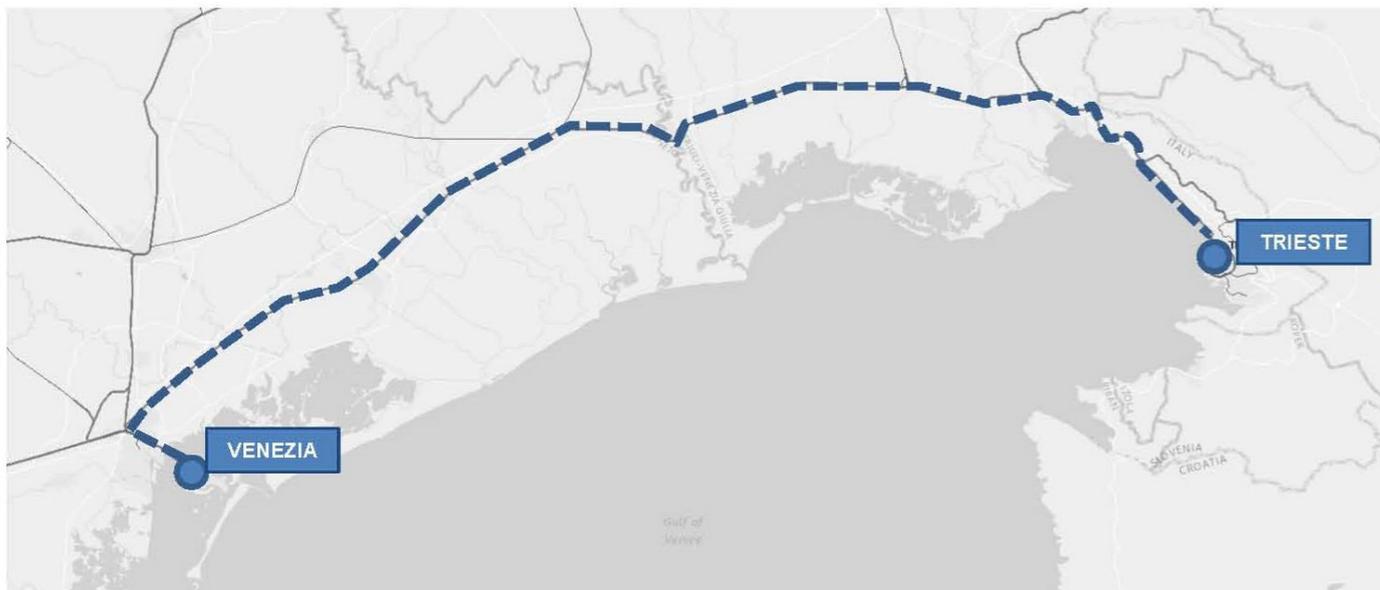
Stato di attuazione

Gli interventi sono in progettazione.

Obiettivi/Benefici

Gli interventi garantiranno il pieno raccordo tra il Corridoio Mediterraneo ed il Reno Alpi, il potenziamento del nodo merci di Torino e lo sviluppo completo del servizio metropolitano in città, con i territori limitrofi e con l'aeroporto.

Potenziamento e velocizzazione Venezia-Trieste



CVI: 1.800 M€

Finanziati: 200 M€

IN PROGETTAZIONE

Descrizione

Potenziamento complessivo che prevede il rinnovo del sistema di distanziamento con uno idoneo per la velocità di 200 km/h e la realizzazione di alcune varianti di tracciato.

Stato di attuazione

Nel corso del 2017 sarà sviluppato lo Studio di Fattibilità Tecnico Economico, il progetto definitivo degli impianti di sicurezza e lo studio e le attività propedeutiche al potenziamento della sede e delle opere d'arte.

Benefici

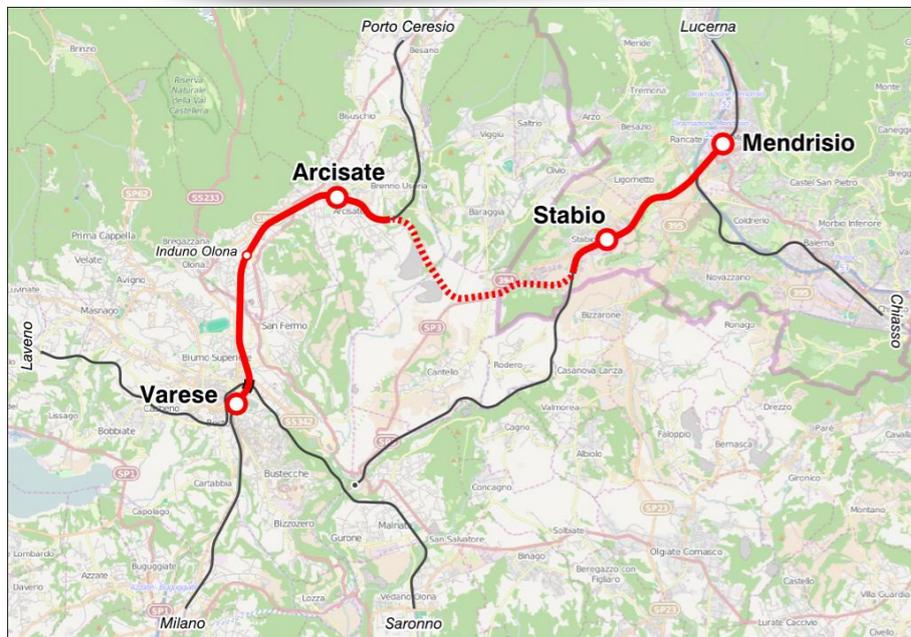
- migliorare le prestazioni del tracciato ferroviario;
- eliminare le criticità esistenti (raggi delle curve, passaggi a livello);
- innalzare la velocità della linea ferroviaria fino a 200 km/h;
- Adeguamento della linea a modulo 750 m
- ridurre gli attuali tempi di viaggio tra Venezia Mestre e Trieste:

1h 25'



1h

6. Nuovo collegamento Arcisate - Stabio



CVI: 261 M€

Finanziati: 261 M€

IN REALIZZAZIONE

ATTIVAZIONE: 2017

Descrizione

Nuova linea di lunghezza 8,3 km in territorio italiano:

- circa 5 km di raddoppio in sede del tratto di linea esistente da Induno Olona al bivio per Porto Ceresio (PM Bevera);
- circa 3,3 km su nuova sede da PM Bevera fino al confine di Stato).

La linea prosegue poi in territorio elvetico.

Il progetto prevede la nuova fermata Gaggiolo (a Cantello), la riqualificazione delle fermate Induno Olona e Arcisate e l'interramento, fra Induno O. e Arcisate, della linea esistente.

Stato di attuazione

E' in corso la realizzazione delle opere.

Benefici attesi

Linea ad esclusivo servizio passeggeri con i seguenti obiettivi:

- Collegamento a valenza locale (transfrontaliero) tra le città di Varese e le città di Mendrisio/Lugano e tra Como e Varese;
- Collegamento con direttrici di traffico a valenza internazionale con opportunità di collegamento tra le città della Svizzera occidentale (Losanna, Ginevra e Berna) ed orientale (Lugano) con interscambio nella stazione di Gallarate;
- Istituzione di relazioni viaggiatori dirette tra l'aeroporto di Malpensa e le città della Svizzera meridionale/centrale.

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



CVI: 350 M€

Finanziati: 350 M€

IN REALIZZAZIONE

ATTIVAZIONE: 2018

Descrizione

Interventi puntuali di upgrade dell'infrastruttura, nuovo sistema di distanziamento e del sistema di esercizio (ACC-M sulle tratte Rimini-Ancona e Pescara-Foggia) che consentiranno di raggiungere per circa 300 km la velocità di 200 km/h.

Stato di attuazione

Lavori in corso.

Nel 2017 saranno completati gli interventi alle opere d'arte, Trazione Elettrica e armamento, sarà attivata la velocizzazione a 180 km/h tra Bologna e Rimini

Benefici attesi

L'intervento consentirà, unitamente ad altri interventi tecnologici già avviati sulla tratta a sud di Barletta, una riduzione dei tempi di percorrenza:

Tempo di percorrenza Bari - Bologna

5h 36'



4h 50'

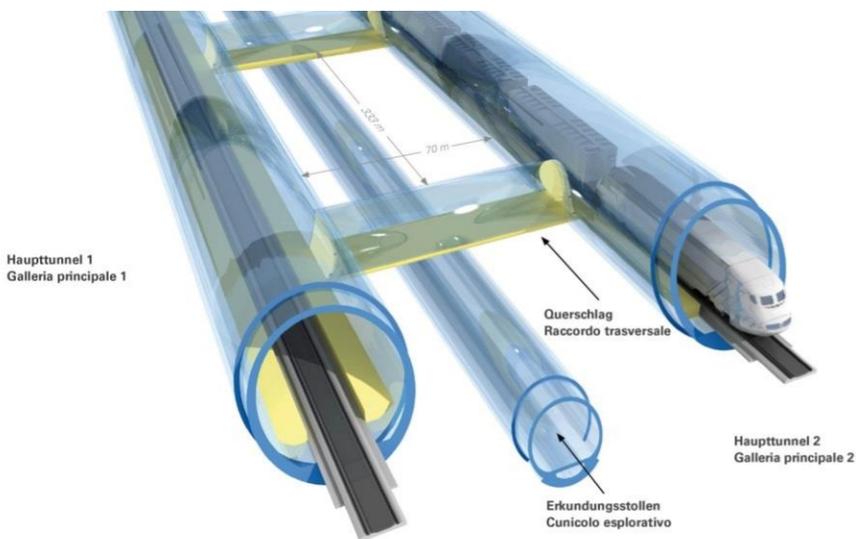
Tempo di percorrenza Lecce - Bologna

6h 58'



5h 55'

3. Galleria di Base del Brennero



Descrizione

La Galleria di base del Brennero da Innsbruck a Fortezza ha una lunghezza di 55 km e, in prossimità di Innsbruck, sarà collegata in sotterraneo all'esistente circonvallazione, raggiungendo quindi complessivamente una lunghezza di 64 km..

La futura Galleria di Base del Brennero si svilupperà ad una quota di 794m s.l.m. sotto il valico del Brennero, che con un'altitudine di 1.371m è il valico più basso dell'arco alpino.

L'opera è una galleria destinata esclusivamente al trasporto ferroviario, costituita da due gallerie a singolo binario di raggio interno di 4,05 m, collegate tra loro ogni 333 m da cunicoli trasversali.

L'interasse tra le gallerie è variabile tra 40 m e 70 m. La velocità di progetto è di 250 km/h.

In posizione sottostante alle due gallerie ferroviarie, viene realizzato un cunicolo pilota che ha come funzione prioritaria l'esplorazione geologica lungo il tracciato prescelto e verrà ulteriormente utilizzato durante la fase costruttiva delle due gallerie ferroviarie per il trasporto del materiale di smarino e per il drenaggio delle acque intercettate dall'Opera.

La realizzazione del progetto articolata in 6 Lotti Costruttivi non funzionali, alla quale si antepone la fase «Opere in corso – fase 2/2a».

CVI Italia: 4.400 M€

Finanziati: 3.029 M€

IN REALIZZAZIONE

ULTIMAZIONE LAVORI: 2025

Stato attuazione

Dei circa 230 km che verranno complessivamente scavati tra gallerie di linea, cunicolo e gallerie con funzioni logistiche e di servizio, ad oggi sono già stati realizzati circa 60 km.

Attualmente sono attivi nove cantieri, tra Italia ed Austria: Aica, Mules, Sottoattraversamento Isarco, Fortezza (in Italia); Wolf, Valle Padaster, Ahrental, Ampass, Tulfes (in Austria).

In Italia

Ultimate la galleria di accesso di Mules e la tratta del cunicolo esplorativo Aica-Mules, per complessivi 12,6 km.

Conclusi gli scavi dei primi chilometri delle canne principali e i lavori per il cunicolo esplorativo che prosegue in direzione nord. Lo scavo attraverso il lineamento periadriatico è stato eseguito con grande cautela e si è concluso senza difficoltà di rilievo.

Da ottobre 2014 sono in corso i lavori di realizzazione del lotto Sottoattraversamento del fiume Isarco: le opere propedeutiche sono pressoché ultimate; i lavori relativi alle opere principali sono stati avviati ad agosto 2016.

Infine, il 13 settembre 2016 sono stati avviati i lavori per l'ultimo lotto di opere civili, sul versante italiano, "Mules 2-3".

Potenziamento linee di accesso al Brennero Lotti 1, 2, 3 e 4



CVI: 5.023 M€
Finanziati: 1.552 M€

REALIZZAZIONE/PROGETTAZIONE

Lotto 1 - quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena

In corso l'iter approvativo sul Progetto Definitivo

Sub Lotto 1 – PRG Ponte Gardena con nuovo ACC

1 ottobre 2016: Attivazione ACC Ponte Gardena

Lotto 2 - circonvallazione di Bolzano

Sviluppata progettazione preliminare

Lotto 3 - circonvallazione di Trento e Rovereto

Aggiornato il Progetto Preliminare

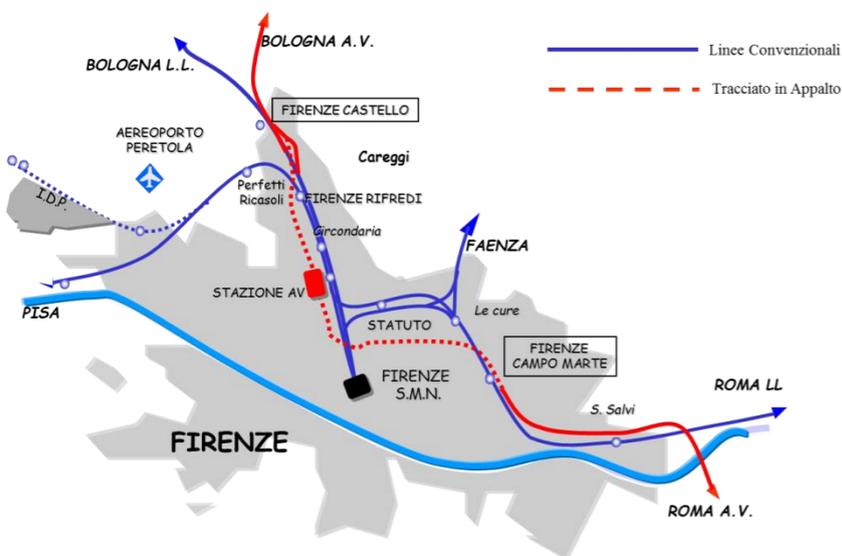
Lotto 4 – ingresso nel Nodo Verona (da Nord)

In corso di completamento il Progetto Preliminare

Benefici ed Obiettivi

- Incremento prestazionale della linea al fine di sfruttare in maniera ottimale il nuovo tunnel del Brennero con **eliminazione dei vincoli legati alla pendenza massima sulla linea** e conseguente incremento della massa rimorchiabile dei treni nella tratta Fortezza-Ponte Gardena (Lotto 1).
- **Eliminazione dei colli di bottiglia** sull'asse del Brennero e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo – Mediterraneo.
- Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e velocità commerciale.
- **Razionalizzazione dei flussi** da nord in ingresso al nodo di Verona, con specializzazione delle linee per i flussi merci al servizio del terminale Quadrante Europa e per i flussi viaggiatori diretti al nodo.

Asse Verticale AV/AC Torino-Milano-Napoli: Nodo di Firenze



Sono attualmente in corso lavorazioni nel cantiere della stazione AV (solaio 00, testata Sud del camerone e rampa kiss and ride).

Il cantiere del passante ferroviario è sospeso in pendenza dell'esito istruttorio sul PUT da parte del Ministero dell'Ambiente, atteso per i primi di marzo.

Una volta avviato lo scavo meccanizzato, sarà possibile ripianificare l'intero programma lavori del nodo AV di Firenze ad oggi previsto entro il 2021.

Principali attività 2017:

- ❖ Avvio dello scavo meccanizzato del passante AV a giugno 2017.
- ❖ Si prevede il proseguimento della attività sulla stazione AV (solaio 00, rampa kiss and ride, ulteriore scavo del camerone fino a quota +36 slm, completamento solai intermedi testate Nord e Sud).
- ❖ Avvio delle attività di Project Review della stazione AV secondo gli accordi con Ministero, Regione Toscana e Comune di Firenze.

CVI: 1.612 M€
Finanziati: 1.612 M€

IN REALIZZAZIONE

Asse Verticale AV/AC Torino-Milano-Napoli: Upgrading linea DD Firenze-Roma



Descrizione

Adeguamento armamento e interventi su TE per velocizzazione

Upgrade tecnologico con sistema ERTMS-ETCS dei sistemi di sicurezza e segnalamento (ERTMS, ACC-M) comprensivo di upgrade delle Sotto Stazioni Elettriche (SSE) e delle telecomunicazioni (GSMR).

Stato attuazione

- In corso lavori per rinnovo armamento, TE ed IS e interventi di upgrade delle SSE della linea storica.
- Sviluppata Progettazione Esecutiva di ERTMS, ACC-M e GSM-R e per SSE linea DD. Nel 2017 saranno consegnati i relativi lavori.
- In via di ultimazione la progettazione dell' estensione SCC e DOTE sulla linea AV.

Benefici

Condizioni per l'aumento della capacità, incremento del livello di affidabilità del sistema.

Il Contratto di Programma RFI-MIT include ulteriori finanziamenti (200M€) per altri interventi di upgrading finalizzati ad elevare la velocità fino a 300km/h.

CVI: 350 M€

Finanziati: 350 M€

IN REALIZZAZIONE

ATTIVAZIONE: 2021

Itinerario Napoli-Bari

[Cliccare sul progetto per Focus intervento](#)

Tratta Frasso T. – Vitulano
CVI: 995 M€
(366 M€ finanziati 1^ lotto funz.)
In corso PD
Fine lavori 2026

Tratta Orsara – Bovino
CVI: 300 M€ (22 M€ finanziati)
In corso avvio progetto di Fattibilità tecnico economica
Fine lavori: 2025

Bari Sud Sud
(Bari C. le - Bari Torre a Mare)
Procedure di L.O.
In corso attività negoziali
CVI: 391M€ (finanziati)
Fine lavori: 2022

Variante Napoli – Canello
CVI: 813 M€ (finanziati)
In corso attività negoziali
Fine lavori: 2022

Tratta Cervaro – Bovino
CVI: 263 M€ (finanziati)
In realizzazione
Fine lavori: 2017

Opera Anticipata (viabilità Gaudello)
Aggiudicazione Accordo Quadro: 26.08.2015
Avvio Lavori: 28.11.2015
Ultimazione: 01.03.2017

Tratta Apice – Orsara
CVI: 2.686 M€ (di cui 923 M€ finanziati)
In corso PD 1° lotto
Fine lavori: 2027

CVI: 6.188 M€

Tratta Canello – Frasso T.
CVI: 730 M€ (finanziati)
In corso attività negoziali
Fine lavori: 2022

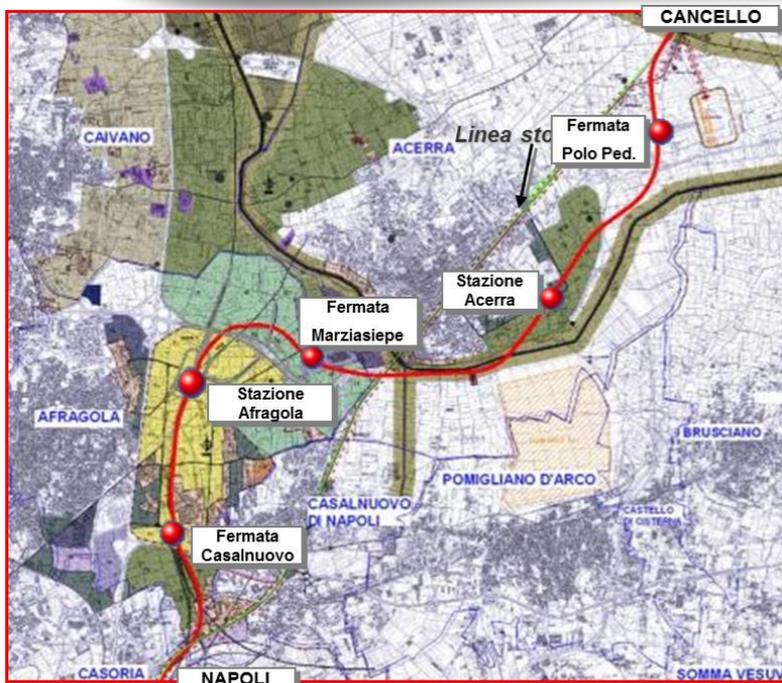
Opera Anticipata (viabilità Dugenta)
Aggiudicazione Accordo Quadro: 26.08.2015
Avvio Lavori: 28.10.2015
Ultimazione: 30.04.2017

Interventi finanziati

Interventi in attesa dell'intera copertura finanziaria

Interventi già attivati

Itinerario Napoli-Bari: Variante Napoli – Canello



Descrizione

Nuova linea a doppio binario, in variante, lunga 15,5 km, con velocità di 130 Km/h, 3 nuove fermate, 1 nuova Stazione e un nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione, con Posto Centrale a Napoli, permettendo, fra l'altro, di sopprimere tutti i 12 passaggi a livello presenti lungo la tratta storica, con un miglioramento complessivo della viabilità dell'area.

Stato di attuazione

08.07.2016: pubblicato sul GUUE Il bando di gara di appalto integrato dell'intervento complessivo - in corso attività di verifica delle offerte ricevute.

Luglio 2016: avviate le procedure di esproprio delle aree, tuttora in corso.

12.12.2016: consegnate attività di Bonifica da ordigni esplosivi propedeutiche all'esecuzione dei lavori dell'intervento complessivo.

Benefici attesi

L'intervento garantisce l'integrazione della linea convenzionale con la linea AV/AC.

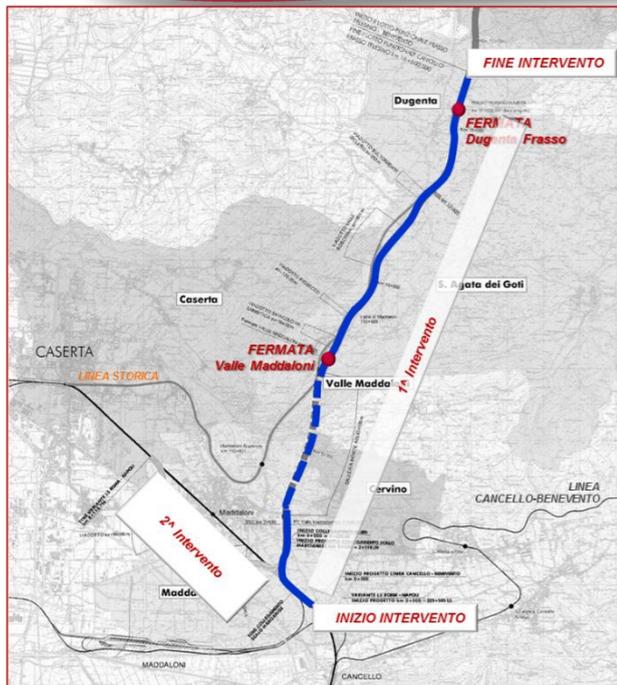
CVI: 813 M€

Finanziati: 813 M€

ATTIVITA' NEGOZIALI

ATTIVAZIONE: 2022

Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancellò – Frasso T.



CVI: 730 M€
Finanziati: 730 M€

ATTIVITA' NEGOZIALI

ATTIVAZIONE: 2022



Descrizione

Lunghezza totale della nuova linea pari a circa 16. L'intervento prevede la velocizzazione ed il raddoppio della linea storica, parte in affiancamento alla linea attuale e parte in variante per circa 6 km.

Stato di attuazione

25.07.2016: pubblicato sul GUUE il bando di gara di appalto integrato dell'intervento complessivo - in corso attività di verifica delle offerte ricevute.

Luglio 2016: avviate le procedure di esproprio delle aree, tuttora in corso.

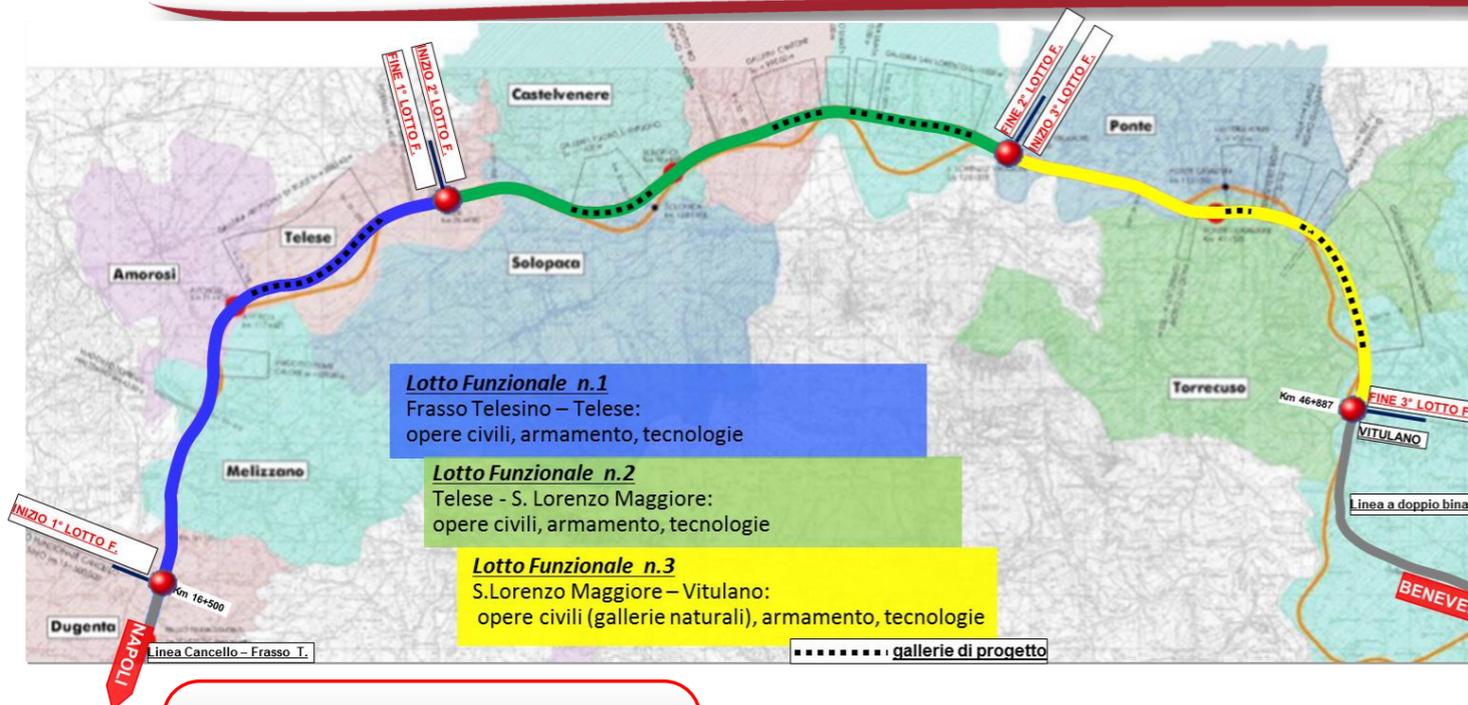
Benefici attesi

Unitamente al complesso di interventi di incremento prestazionale previsto sull'intera relazione, l'intervento consentirà:

- un incremento della capacità di trasporto sulle tratte (potenzialmente sino a 200 treni/g sulla tratta interessata);
- di ottenere un significativo recupero dei tempi di percorrenza, stimato pari a 15' (relativo agli interventi di prima fase*);
- miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio viaggiatori, attraverso l'eliminazione della rottura di carico per le relazioni Napoli – Benevento – Bari attualmente effettuata nella stazione di Caserta;
- potenziamento delle relazioni merci tra l'area di Sud-Est e lo scalo di Maddaloni-Marcianise, ottimizzando i movimenti di accesso allo scalo.

TORNA a
Itinerario Napoli-Bari

Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso T. - Vitulano



Descrizione

Raddoppio della linea per circa 30 km, parte in variante e parte in affiancamento, e la velocizzazione a 180 Km/h in rango P.

E' prevista la realizzazione di 4 fermate e 1 stazione e la soppressione di 20 passaggi a livello.

La realizzazione dell'intervento è articolata in tre Lotti funzionali:

- 1° lotto funzionale: Frasso telesino – Teleso;
- 2° lotto funzionale: Teleso – S.Lorenzo Maggiore;
- 3° lotto funzionale: S.Lorenzo Maggiore – Vitulano.

Stato di attuazione

In corso progettazione definitiva intero intervento.

Benefici attesi

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

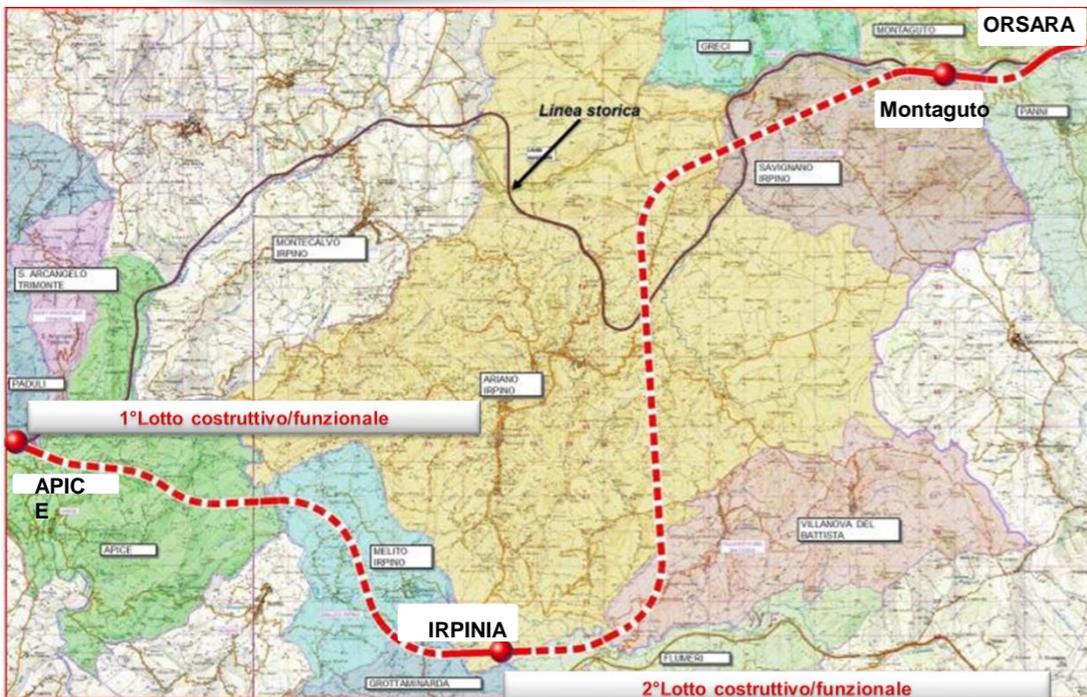
CVI: 995 M€

Finanziati: 366 M€

PROGETTAZIONE

ATTIVAZIONE: entro 2026 per fasi

Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice - Orsara



CVI: 2.686 M€

Finanziati: 923 M€

PROGETTAZIONE

ATTIVAZIONE: entro 2027 per fasi

Descrizione

Nuova linea doppio binario di lunghezza totale pari a circa 47,4 chilometri in completa variante rispetto alla linea storica a semplice binario. Verranno realizzate 2 nuove stazioni e 1 fermata e soppressi 5 passaggi a livello.

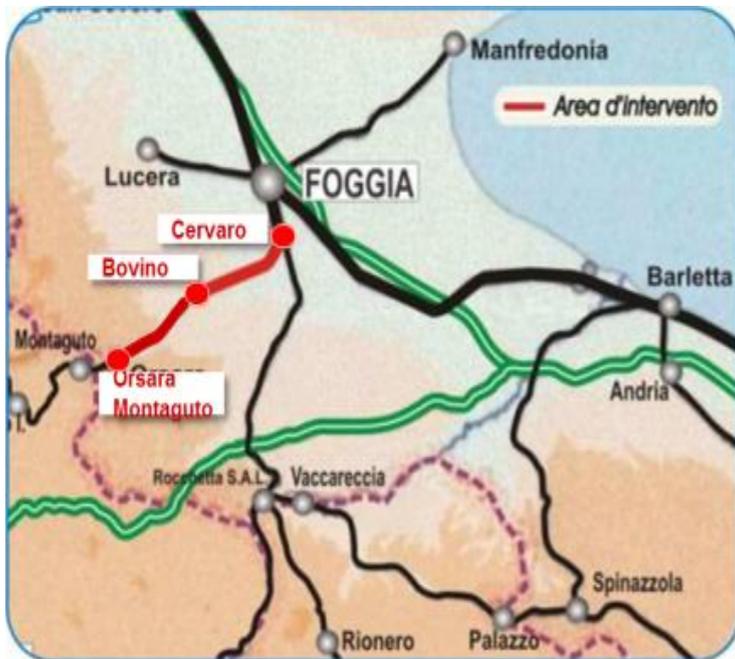
Stato di attuazione

In corso progettazione definitiva 1° lotto Apice- Irpinia.

Benefici attesi

- Riduzione dei tempi di percorrenza con recupero stimato di circa 10' sulla Apice – Orsara (parte del miglioramento di prestazioni infrastrutturali atteso sull'intera linea Napoli – Bari)
- Incremento delle prestazioni merci in termini di trasporto combinato e modulo sul collegamento Bari - Napoli a completamento dell'intervento nella sua totalità
- Nuova stazione di Irpinia con miglioramento accessibilità ai servizi

Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Orsara – Bovino



CVI: 300 M€

Finanziati: 22 M€

PROGETTAZIONE

Descrizione

Raddoppio sostanzialmente in variante rispetto all'attuale tracciato. E' prevista la dismissione delle due stazioni di Bovino ed Orsara.

Stato di attuazione

Sono in corso le verifiche al fine di dare avvio alla fattibilità tecnica economica in esito all'approvazione della Progettazione Preliminare della tratta adiacente Apice-Orsara.

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.

Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Cervaro - Bovino



CVI: 263 M€

Finanziati: 263 M€

PROGETTAZIONE

ATTIVAZIONE: 2017

Descrizione

Raddoppio, prevalentemente in variante, per un'estesa di circa 23 Km.

Realizzazione della nuova Stazione di Ponte Albanito e della nuova fermata di Bovino, con la contestuale soppressione della Stazione di Troia - Castelluccio dei Sauri e l'eliminazione di 7 passaggi a livello.

Il raddoppio prevede una velocità di progetto di 200 Km/h.

Stato di attuazione

Lavori in corso.

Benefici attesi

Il nuovo assetto infrastrutturale ed impiantistico connesso alla realizzazione della prima tratta di raddoppio fra Bovino e Cervaro consente di poter beneficiare 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 (contestualmente all'attivazione dell'ACC-M);
- recupero dei tempi di percorrenza stimato in circa 8 minuti e un incremento di velocità della tratta da 80 km/h a 200km/h.

Itinerario Napoli-Bari: Nodo di Bari sud (variante Bari C.le - Bari Torre a Mare)



CVI: 391 M€

Finanziati: 391 M€

ATTIVITA' NEGOZIALI

ATTIVAZIONE: 2022

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.

L'estesa dell'intervento è di circa 10,5 km e la velocità di tracciato è pari a 160 km/h con alcune limitazioni nel tratto in uscita da Bari C.le.

E' prevista inoltre la realizzazione di due nuovi impianti: la fermata "Campus" e la stazione "Bari Executive".

Stato di attuazione

In corso attività negoziali per affidamento degli interventi.

I lavori saranno avviati entro il 2017.

Benefici attesi

- Liberare il centro di Bari e tutta la città dalla presenza di una linea che la divide in due parti, impedendo di fatto la comunicazione di interi quartieri tra loro ed essendo tra le concause del congestionamento dell'area centrale con i passaggi a livello ed i pochi sottopassi;
- 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.

Velocizzazione Battipaglia-Reggio Calabria



CVI: 415 M€

Finanziati: 415 M€

REALIZZAZIONE/PROGETTAZIONE

ATTIVAZIONE: 2020

- **Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria.** CVI: 230 M€

Stato attuazione: In realizzazione/PD

Principali Attività' 2017: Ricostruzione Ponte Petrace con fornitura e posa di travata metallica, realizzazione PRG e ACC di Lamezia Terme, ricostruzione travata metallica sul torrente Sorcio.

Completamento attivazioni: 2017

- **Ammodernamento e velocizzazione Tirrenica sud.** CVI: 190 M€

Velocizzazione della linea SA-RC tramite interventi infrastrutturali e tecnologici.

Stato attuazione: Studio di fattibilità/In realizzazione

Attivazione: 2018/N.D.

- **Upgrading e potenziamento tecnologico Salerno-Reggio Calabria** (velocizzazione direttrice Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti)

CVI: 40 M€

Sono previsti 3 interventi:

- Interventi tecnologici per l'istituzione del rango C sulla tratta Lamezia T-Catanzaro L-Crotone-Sibari: Stato attuazione: PD
Attivazione: 2018
- Interventi tecnologici per implementazione quinto codice sulla tratta Campora SG-Lamezia T-Rosarno:
Stato attuazione: In realizzazione
Attivazione: 2018
- Interventi infrastrutturali per l'aumento di velocità in rango P sulla tratta Campora SG-Lamezia T-Rosarno:

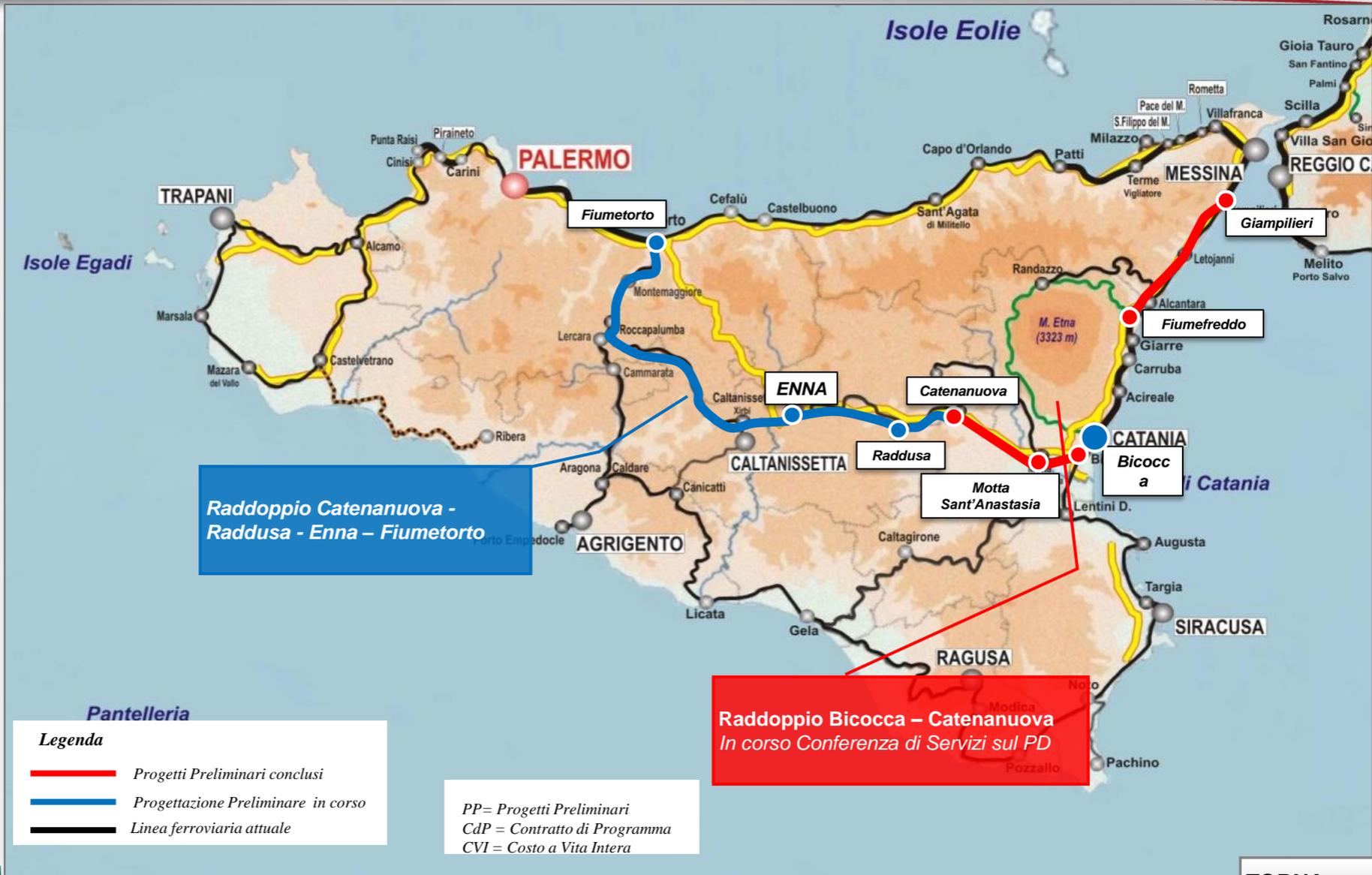
Stato attuazione: PD

Attivazione: 2020

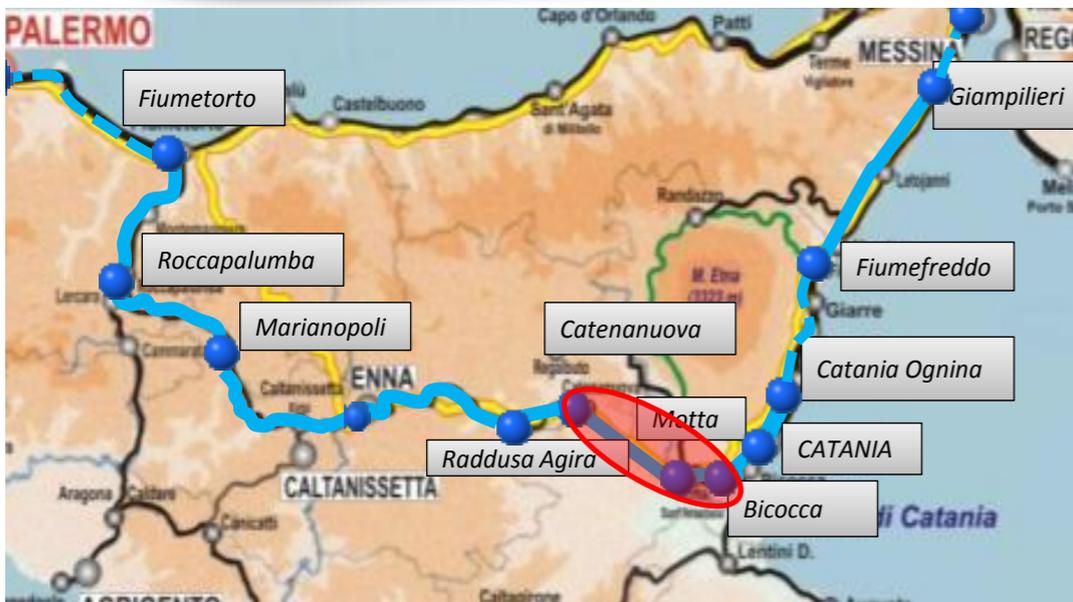
Itinerario Messina-Catania-Palermo

[Cliccare sul progetto per Focus intervento](#)

CVI: 6.016 M€
Finanziati: 803 M€



Itinerario Messina-Catania-Palermo: tratta Bicocca-Catenanuova



CVI Palermo-Catania:

6.016 M€

Finanziati: 803 M€

ITER APPROVATIVO SU PD

ATTIVAZIONE: 2020/2022

Descrizione

Raddoppio della linea tra la stazione di Bicocca (inclusa) e Catenanuova (inclusa) per una estesa pari a 38,3 km, di cui circa 21 km in affiancamento al binario esistente e circa 17 km in variante.

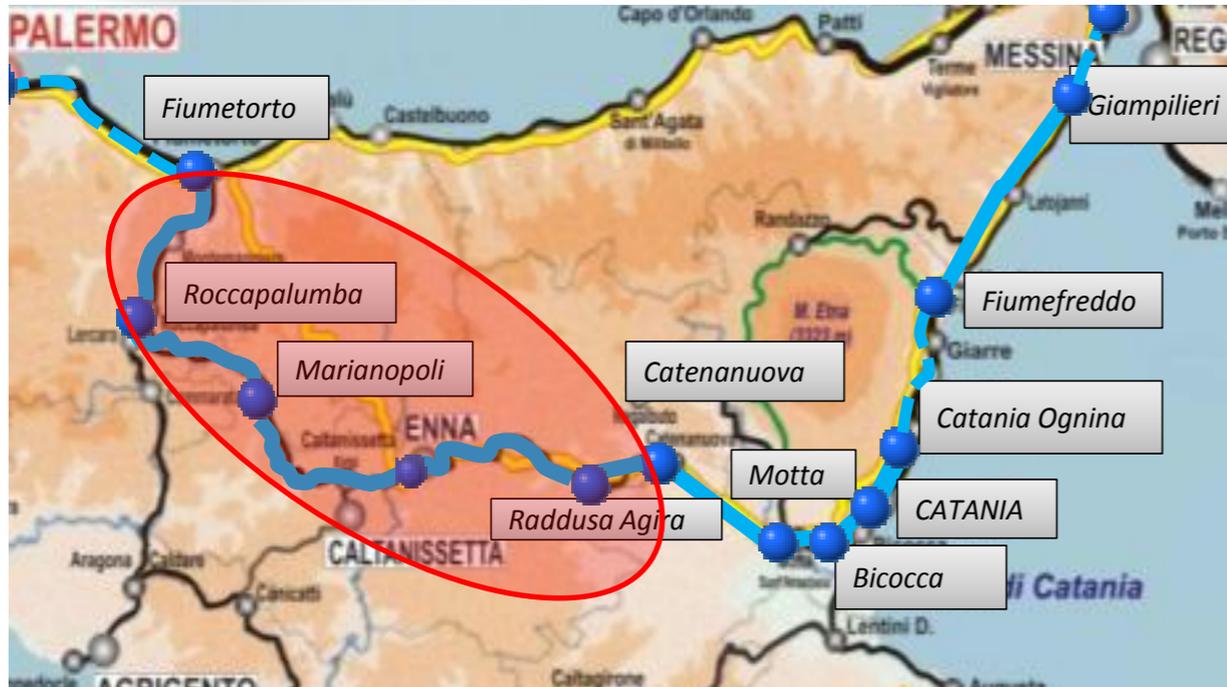
Stato d'attuazione

Chiusa Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo.

In attesa formale approvazione del progetto con ordinanza commissariale.

Nel 2017 saranno avviate la attività negoziali.

Itinerario Messina-Catania-Palermo: tratta Catenanuova-Raddusa Agira-Fiumetorto



CVI Palermo-Catania:
6.016 M€
Finanziati: 803 M€

PROGETTAZIONE

Ad esito della riunione tenuta con la Regione Siciliana il 04 maggio 2016, e delle proposte di nuova rimodulazione delle fasi di intervento illustrate durante tale riunione, RFI ha elaborato l'ipotesi di un nuovo scenario di realizzazione del collegamento Catania-Palermo.

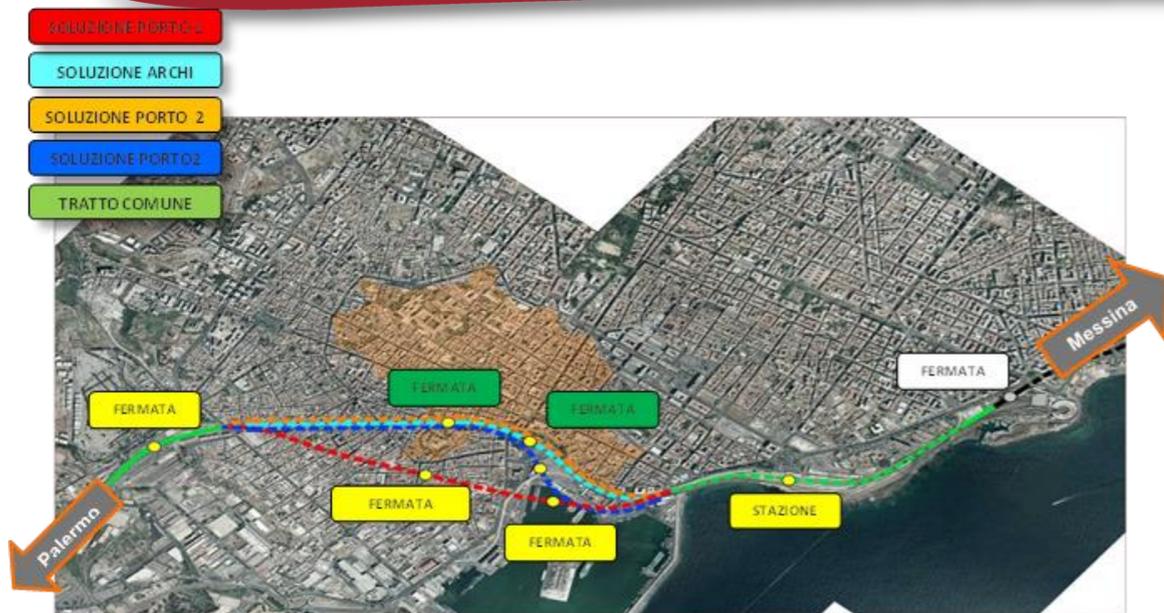
Tale ipotesi è stata inviata al MIT ed alla Regione Siciliana con nota del 19/10/2016 e successivamente illustrata a rappresentanti di MIT e Regione nel corso della riunione dello scorso 15 dicembre.

Il nuovo scenario del nuovo collegamento Palermo-Catania è composto da:

Una prima fase che prevede la realizzazione di un'infrastruttura ferroviaria interoperabile e velocizzata sull'intera relazione Palermo-Catania, con due binari sulle tratte ferroviarie di adduzione ai poli urbani di Palermo e Catania e la velocizzazione e potenziamento per l'interoperabilità della tratta Lercara-Catenanuova. In particolare è previsto un nuovo binario su un tracciato in variante rispetto al binario storico tra Raddusa/km 182-Catenanuova e Villarosa-km 170 circa e l'adeguamento dell'attuale semplice binario nelle altre tratte intermedie, con **previsione di attivazione entro il 2024**

Una seconda fase in cui è prevista la realizzazione di un secondo binario sulla Lercara - Catenanuova

Itinerario Messina-Catania-Palermo: Sistemazione Nodo di Catania



CVI: 626 M€

Finanziati: 26 M€

PROGETTAZIONE

Descrizione

Completamento del raddoppio tra Catania Centrale e Catania Acquicella attualmente a s.b. e l'interramento della stazione centrale al fine di liberare le aree fronte mare attualmente occupate dall'impianto.

Stato di attuazione

Concluso lo studio di fattibilità sull'ipotesi di tracciato indicato dal Comune di Catania e dalla Regione Sicilia, condiviso con delibere del Comune di Catania e dell'Autorità Portuale interessata per lavori nella darsena.

Il 15 dicembre scorso si è tenuto un incontro fra RFI MIT e Regione Siciliana in merito ai principali progetti in corso/pianificati nel territorio regionale.

In riferimento al nodo di Catania, tenuto conto della recente approvazione da parte del CIPE della definizione delle risorse a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, si è concordato di includere nel progetto anche l'intervento ferroviario connesso all'allungamento della pista dell'aeroporto di Catania. Detto intervento costituirà la 1^a fase funzionale del progetto.

I risultati dello studio di fattibilità sviluppato saranno trasmessi alla Regione Siciliana, al comune di Catania ed al MIT, contestualmente alla richiesta di ripermetro del progetto, per la necessaria formale condivisione, propedeutica all'avvio delle successive fasi di progettazione.

Di seguito con ordinanza del Commissario verrà recepita la modifica del progetto originario con contestuale ampliamento del perimetro con la citata 1^a fase.

Benefici

- Aumento di capacità con l'eliminazione del «collo di bottiglia» rappresentato dal s.b..
- Miglioramento regolarità della circolazione e del servizio metropolitano nel Nodo ferroviario di Catania C.le.
- Miglioramenti urbanistici-territoriali dovuti alla liberazione delle aree di superficie fronte-mare attualmente occupate dai binari della stazione di Catania C.le

Itinerario Messina-Catania-Palermo: tratta Giampileri - Fiumefreddo

- 42 km di tracciato
- 38 km di gallerie
- 2 Provincie
- 21 Comuni interessati



CVI: 2.300 M€

Finanziati: 872 M€

PROGETTAZIONE

ATTIVAZIONE: 2020

Descrizione

L'intervento include:

- raddoppio in variante tra Giampileri e Fiumefreddo per un'estesa di circa 42 km di cui 85% in galleria;
- realizzazione delle nuove fermate di Fiumefreddo e di Sant'Alessio-Santa Teresa, Alcantara, Taormina, Nizza-Ali e Itala-Scaletta.

Stato di attuazione

L'adeguamento del Progetto Preliminare prevede la definizione di due fasi funzionali distinte:

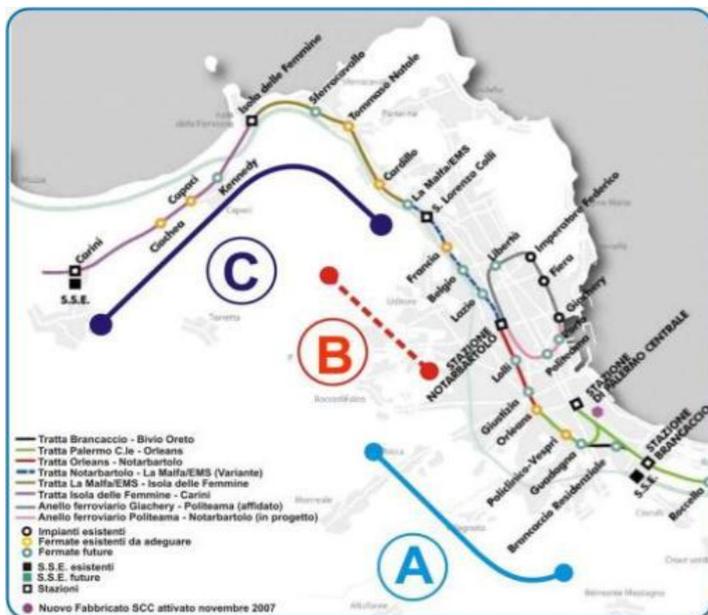
- 1^ fase tratta Fiumefreddo-Letojanni
- 2^ fase tratta Letojanni-Giampileri.

E' in corso lo sviluppo il progetto definitivo dell'intero intervento.

Benefici

Il raddoppio della linea crea le condizioni per un futuro incremento dell'offerta per il collegamento tra i capoluoghi di Catania e Palermo, migliorando inoltre la regolarità del servizio

Nodo di Palermo



CVI: 1.152 M€

Finanziati: 1.152 M€

IN REALIZZAZIONE

ATTIVAZIONE: entro il 2020

Descrizione

Progetto suddiviso in tre tratte:

tratta A: raddoppio tratta Palermo C.le/Brancaccio-Notarbartolo (8,5 km);

tratta B: raddoppio tratta Notarbartolo - La Malfa (4,3 km, in variante);

tratta C: raddoppio tratta La Malfa-Carini (16,2 km).

Stato di attuazione

Lavori in corso sulle 3 tratte

Benefici

Gli interventi consentiranno un notevole incremento di frequenza dei convogli nel Nodo, creando le condizioni per consentire di migliorare la mobilità sia nel centro cittadino sia verso le aree urbane ad Ovest di Palermo, decongestionando il traffico su gomma, e potenziare i servizi per l'aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Punta Raisi sia dall'intero agglomerato cittadino sia dell'area che si estende fino a Termini Im. e Cefalù.

TRATTA A :2017 - Palermo Centrale - Orleans

2020 - Orleans – Notarbartolo

TRATTA B: 2020 - Notarbartolo - S. Lorenzo colli

2018 - S. Lorenzo colli –EMS

TRATTA C: 2018: EMS - Isola delle Femmine

2018: Isola delle Femmine – Carini