

Audizioni RFI
Schema DPCM Commissari
3 febbraio 2021



Schema di DPCM recante l'individuazione degli interventi infrastrutturali ai sensi dell'art.4, comma 1, del D.L. 18/4/2019 c.d. «Sblocca cantieri»

Elenco opere commissariate e relativi Commissari

Interventi ferroviari	Presente in PNRR	Commissario
AV/AC Brescia Verona	Brescia est-Verona e Verona-Bivio Vicenza	Vincenzo Macello
Potenziamento Linea Fortezza-Verona	Circonvallazione di Trento	Paola Firmi
Potenziamento Linea Venezia-Trieste	Potenziamento tecnologico linea Venezia - Trieste (tratta Mestre - Ronchi Sud)	Vincenzo Macello
Completamento raddoppio linea Genova Ventimiglia e potenziamento tecnologico		Vincenzo Macello
Completamento raddoppio Pescara – Bari	Completamento raddoppio Pescara – Bari	Roberto Pagone
Linea Roma - Pescara	tratte Tagliacozzo-Avezzano, Sulmona-Pratola Peligna, Scafa-Manoppello-Interporto	Vincenzo Macello
Potenziamento e sviluppo direttrice Orte-Falconara	PM228-Castelplanio e velocizzazione tratte Orte-Falconara	Vincenzo Macello
Realizzazione nuova linea Ferrandina – Matera La Martella		Vera Fiorani
Potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Salerno – Reggio Calabria	Lotto prioritario Tarsia-Cosenza-Paola	Vera Fiorani
Linea Palermo-Trapani via Milo		Filippo Palazzo
Potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Taranto – Metaponto – Potenza – Battipaglia	Lotto prioritario tratta Potenza-Metaponto e velocizzazione Battipaglia-Potenza	Vera Fiorani
Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova	1^ fase Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova	Chiara De Gregorio
Chiusura Anello ferroviario di Roma		Vera Fiorani
Completamento raddoppio Pontremolese		Mariano Cocchetti
Realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli – Bari	<ul style="list-style-type: none"> - Raddoppio Cancello – Napoli - Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello – Frasso Telesino - Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino – Vitulano - Raddoppio tratta Apice –Irpinia - Raddoppio Orsara - Bovino - Raddoppio Cervaro-Bovino 	Roberto Pagone
Realizzazione asse AV/AC Palermo- Catania-Messina	Lotti: <ul style="list-style-type: none"> - Bicocca - Catenanuova - Catenanuova-Dittaino - Dittaino-Enna - Caltanissetta-Xirbi-Lercara 	Filippo Palazzo

- **Nuovo collegamento AV/AC Salerno-Reggio Calabria**
- **Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia**
- **Realizzazione nuova linea Ferrandina – Matera La Martella**
- **Chiusura anello ferroviario di Roma**



Potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Salerno – Reggio Calabria

Descrizione Progetto

Il DL Rilancio ha stanziato 40 milioni di euro per la realizzazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche AV/AC, delle direttrici ferroviarie **Salerno-Reggio Calabria**, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Genova – Ventimiglia.

Il progetto delle Salerno Reggio Calabria prevede la realizzazione di una nuova linea a standard AV realizzabile per fasi funzionali, che minimizzi gli impatti sul territorio e che sia coerente con gli investimenti in corso e programmati.

Stato di attuazione

Nell’ambito del PFTE è in corso lo studio delle alternative che presentano una fattibilità tecnica, da approfondire a seguito del confronto con gli EELL locali e centrali, per individuare delle priorità realizzative.

PFTE di prima fase e Analisi delle alternative: febbraio 2021
 Ultimazione PFTE di seconda fase : dicembre 2021.

Obiettivi e Benefici

Aumentare la coesione del Paese ricercando tracciati tali da consentire una maggiore accessibilità al sistema ferroviario sia passeggeri che merci, unitamente ad un incremento delle prestazioni.



Nuovo collegamento AV/AC Salerno-Reggio Calabria

Lotti prioritari



Lotti

1. Salerno Battipaglia
2. Battipaglia Praja
3. Nuova Galleria Santomarco

Intervento incluso nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza –
NEXTGENERATIONITALIA

Tempo commerciale RM-RC = 4h 15' $\Delta T = - 45'$

$\Delta T =$ fino a - 57' in caso di servizi non stop

Altri benefici

1. Riduzione delle percorrenze anche verso Potenza e, tramite la galleria Santomarco, di circa 45' verso altre destinazioni della Calabria;
2. Risoluzione di limiti infrastrutturali (nodo di Salerno e galleria Santomarco) anche ai fini merci
3. Estensione della rete AV verso sud
4. Realizzabile in lotti funzionali

Potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Salerno – Reggio Calabria

Tratta Salerno - Battipaglia

Lotto funzionale 1 Tratta Battipaglia – Praja

Descrizione Progetto

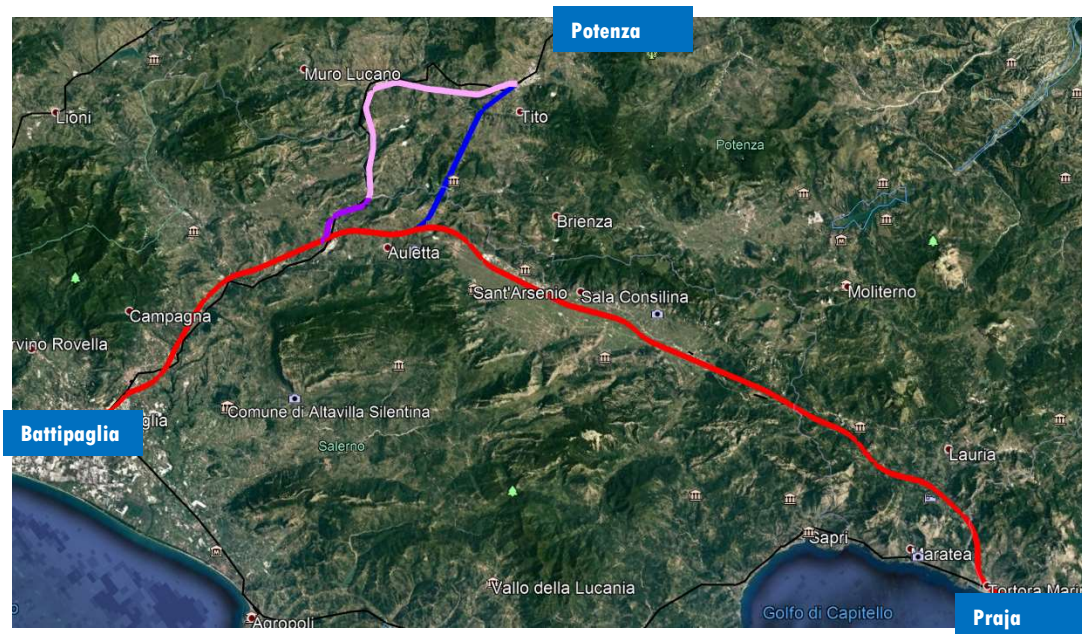
Per risolvere i limiti infrastrutturali esistenti del tratto tra Agropoli e Praja AT, che determinano importanti riduzioni prestazionali, il progetto prevede una nuova linea, a standard AV/AC, di estesa di circa 127 km che collega Battipaglia ricongiungendosi sulla linea esistente a Praja.

Stato di attuazione

PFTE di prima fase e Analisi delle alternative: febbraio 2021
 Ultimazione PFTE : dicembre 2021.

Obiettivi e Benefici

1. Superamento di limitazioni infrastrutturali ed estensione della dorsale AV/AC verso sud
2. Nuova fermata di Praja AV con interscambio con linea Tirrenica
3. Contributo significativo alla riduzione delle percorrenze verso Sud (ca 30')
4. Consente di interconnettere l'esistente linea per Potenza (alternative allo studio riportate in rosa e blu, oggetto di progetto separato)



CVI 6.100 M€

Potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Salerno – Reggio Calabria

Tratta Salerno - Battipaglia

Lotto funzionale 2 : Collegamento linea a monte del Vesuvio – Battipaglia

Descrizione Progetto

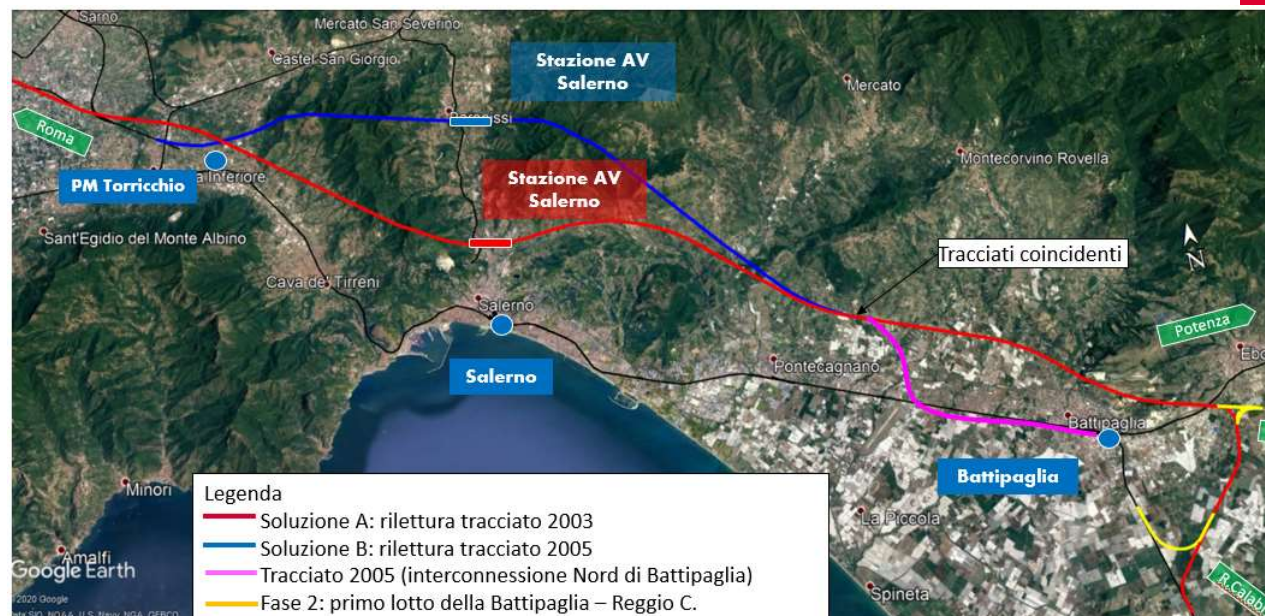
Il progetto prevede un quadruplicamento della tratta a standard AV/AC di estesa di circa 40 km, che bypassa le città di Salerno e Battipaglia, comprensivo di una nuova stazione AV di Salerno.

Stato di attuazione

L'intervento sviluppato nel 2003 a livello di progetto preliminare in iter ex lege obiettivo, è stato oggetto di prescrizioni nella parte centrale del tracciato, (spostamento verso nord, tracciato in blu) recepite nel 2005 .

Il PFTE in corso, prevede l'aggiornamento del progetto 2005 per una maggior rispondenza alle specifiche funzionali, finalizzate alla realizzazione di un bypass di Battipaglia, in luogo dell'ingresso in stazione originariamente previsto (riportato in rosa) .

PFTE di prima fase e Analisi delle alternative: febbraio 2021
 Ultimazione PFTE dicembre 2021.



Obiettivi e Benefici

1. Superamento di limitazioni infrastrutturali ed estensione della dorsale AV/AC verso sud Risoluzione limiti infrastrutturali (nodo di Salerno)
2. Nuova fermata di Salerno AV (località Baronissi) nei pressi del Polo Universitario Fisciano e con possibilità di interscambio con linea Salerno – Mercato S. Severino
3. Contribuisce alla riduzione delle percorrenze verso Sud tramite la realizzazione del bypass di Salerno e Battipaglia

CVI 2.500¹M€

Potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Salerno – Reggio Calabria

Interventi inclusi nel nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: Nuova Galleria Santomarco

Descrizione Progetto

Strettamente correlato alla realizzazione della nuova linea AV è l'intervento del raddoppio della linea esistente Paola – Cosenza (Galleria Santomarco), che è finalizzato a potenziare il traffico proveniente dalla linea Tirrenica in direzione di Cosenza e di Sibari

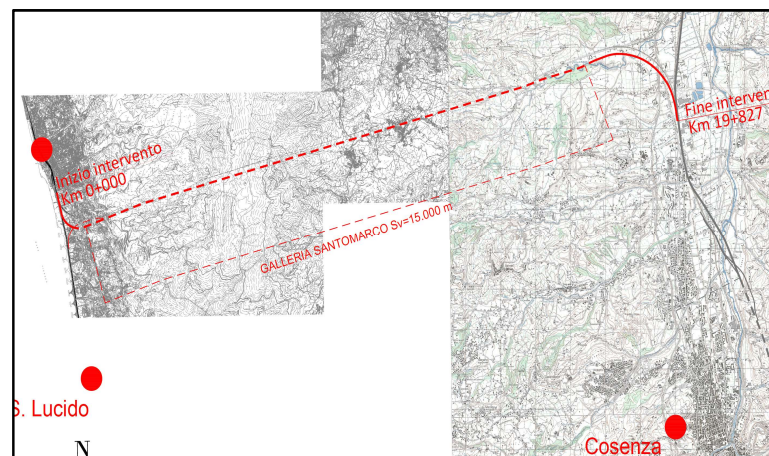
Stato di attuazione

In corso PFTE

Ultimazione : dicembre 2021.

Obiettivi e Benefici

1. Superamento di limitazioni infrastrutturali ed estensione dei benefici indotti dall'AV/AC verso Cosenza e lo Jonio (riduzioni tempi di percorrenza).
2. Contribuisce alla realizzazione della direttrice Bari - Taranto - Gioia Tauro



CVI 1.200 M€

Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia

Descrizione

Il DL Rilancio ha stanziato 40 milioni di euro per la realizzazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche AV/AC, delle direttrici ferroviarie Salerno-Reggio Calabria, **Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia** e Genova –Ventimiglia.

Rif. Scheda
12

Possibili interventi nel breve/lungo periodo – Obiettivi/Benefici

- Riduzione tempi di percorrenza: Napoli - Taranto (via Battipaglia) da 4h a circa 3h 30'.
- Taranto – Metaponto:
 - incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio.
 - adeguamento tracciato al trasporto merci. (è previsto l'adeguamento a modulo 750 m, sagoma P/C 80 e categoria di peso assiale D4 della Bari - Taranto - Gioia Tauro)
- Velocizzazione degli itinerari, realizzazione sottopassi ed adeguamento marciapiedi presso alcuni impianti della linea Battipaglia – Potenza: miglioramento del livello dei servizi e dell'accessibilità nelle Località di Servizio.



di cui benefici conseguibili al 2026:

- Per l'itinerario Battipaglia - Taranto si può assumere un tempo di riduzione relativo agli interventi tra Potenza e Metaponto di circa 15 minuti che porta la percorrenza complessiva tra Napoli e Taranto (via Battipaglia) dalle attuali 4 h circa a 3h e 45'.

Punti di attenzione

- Necessario definire soluzione progettuale (In corso PFTE)

Importi in milioni di euro

Intervento	Costo	Risorse agg.2018-2019*	PNRR – Spesa 2020-2026		Fabbisogni residui	Anno attivazione	KPI al 2026 (km/n°)
			Progetti in essere	Nuovi progetti			
Velocizzazione Battipaglia- Potenza	65	50	21	11	4	2024	6 impianti
Velocizzazione Potenza - Metaponto - Taranto 1^ fase	646	11	-	418	217	2026	35,0 km
	711	61	21	429	221		
			450				

*Comprende le risorse del DL Rilancio per la progettazione

Velocizzazione e potenziamento Potenza – Metaponto – Taranto:

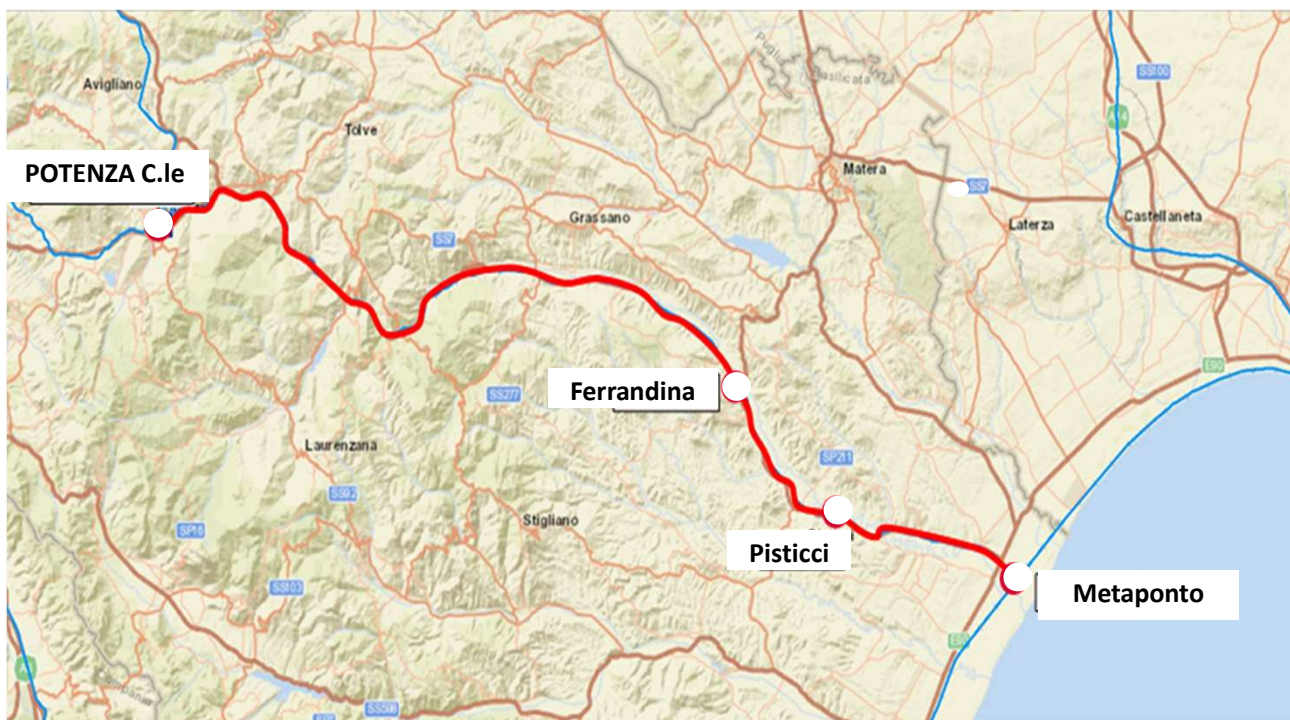
Tratta prioritaria : Potenza – Metaponto

CVI: 646 M€
Finanziati: 646 M€
Attivazione 2026 (*)

Descrizione dell'intervento

Il progetto per un'estesa complessiva di 107 Km, prevede :

- 1) La velocizzazione della linea con interventi di adeguamento sulla sede e in variante.
- 2) la razionalizzazione degli impianti di stazione con contemporaneo up-grading tecnologico e nella rimodulazione del passo tra i punti di incrocio,
- 3) la soppressione dei Passaggi a Livello presenti lungo la linea



Obiettivi e benefici

Realizzare degli interventi infrastrutturali tali da ottimizzare e massimizzare la capacità della tratta con particolare riferimento al trasporto passeggeri e conseguire l'obiettivo di una riduzione del tempo di percorrenza (.circa 15 minuti).

In combinazione con gli interventi infrastrutturali è stato studiato un riassetto dello schema di linea che prevede la rimodulazione del passo tra i punti di incrocio, un up-grading tecnologico degli impianti e una razionalizzazione dei punti di accesso al servizio.

Stato di attuazione

- In corso il progetto di Fattibilità Tecnico Economica

(*) Primo lotto funzionale incluso nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Taranto – Metaponto – Potenza – Battipaglia

Fase successiva Battipaglia – Potenza

Descrizione Progetto

Realizzare un collegamento veloce dell'itinerario SA-PZ-TA sfruttando parte del corridoio AV verso Reggio, ad integrazione degli interventi in corso o programmati sulla Potenza-Metaponto e sulla Metaponto – Taranto. L'ipotesi è quella di prevedere una interconnessione dal primo lotto della AV Salerno Reggio, la Battipaglia – Praja, verso l'attuale linea Battipaglia – Potenza.

Stato di attuazione

E' in corso il PFTE dove sono allo studio due alternative.

La prima prevede una interconnessione dal lotto Battipaglia- Praja, posta alla progressiva km 44 dello stesso, realizzabile solo in un'unica fase, che di fatto completa il corridoio AV sino a Potenza (in rosso).

La seconda alternativa (riportata in figura in viola e rosa), realizzabile per fasi, prevede una interconnessione alla progressiva km 33 con la linea esistente ed un potenziamento di quest'ultima sino a Potenza.

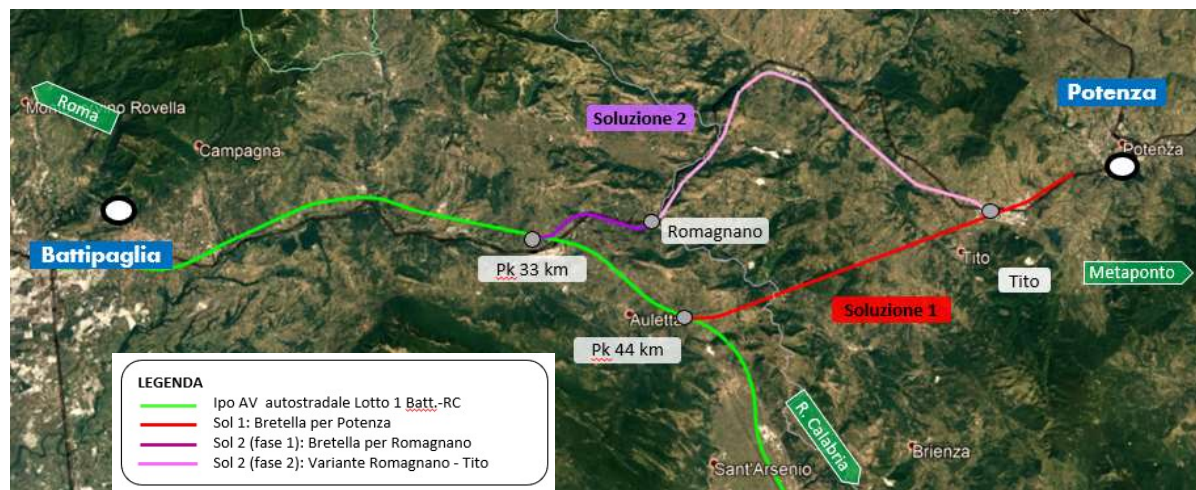
Analisi delle alternative: marzo 2021
 Ultimazione PFTE: dicembre 2021.

Obiettivi e Benefici

Riduzione dei tempi di percorrenza su tutto l'itinerario RM-PZ-TA.

Nota.: il costo varia in funzione delle alternative .

Nel caso della soluzione 2, ai costi della fase 1 vanno aggiunti quelli, in corso di definizione ,connessi al potenziamento, prevalentemente tecnologico della restante tratta



Stima = 2.100 M€ MAX (sol. 1)
 Stima = 400 M€ MIN (sol. 2 fase 1)

Recuperi di percorrenza ΔT = da ca 20' a ca 40'

Velocizzazione tratta Battipaglia – Potenza: interventi in corso

Descrizione Progetto

RFI ha studiato una ipotesi di sviluppo che prevede interventi infrastrutturali «light» finalizzati alla velocizzazione della relazione:

- Istituzione dei ranghi C e P sull'intera relazione Potenza-Battipaglia;
- Interventi di velocizzazione degli itinerari in deviate con possibilità di movimenti contemporanei nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno;
- Soppressione di alcuni PL;
- Realizzazione sottopassi e allungamento e innalzamento h 55 dei marciapiedi nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno;
- Riconfigurazione del Posto centrale di Napoli C.le.



L'intervento complessivo si articola in 2 FASI:

- 1° fase: ultimazione interventi presso le Stazioni di Baragiano e Bellamuro
- 2° fase: Completamento: ultimazione interventi presso le rimanenti Stazioni (incluso nel PNNR)

Stato di attuazione

Sono in corso le realizzazioni delle opere civili presso le Stazioni di Baragiano, Bella Muro ed Eboli e contestualmente sono in corso le progettazioni degli interventi di Armamento, TE e IS.

Benefici

A regime, a completamento di tutti gli interventi inclusa attivazione dei ranghi C e P, si prevede un recupero potenziale del tempo di viaggio tra Napoli e Potenza

CVI = 65 M€

- 1° fase: 30 M€ (finanziata)
- Completamento: 35 M€

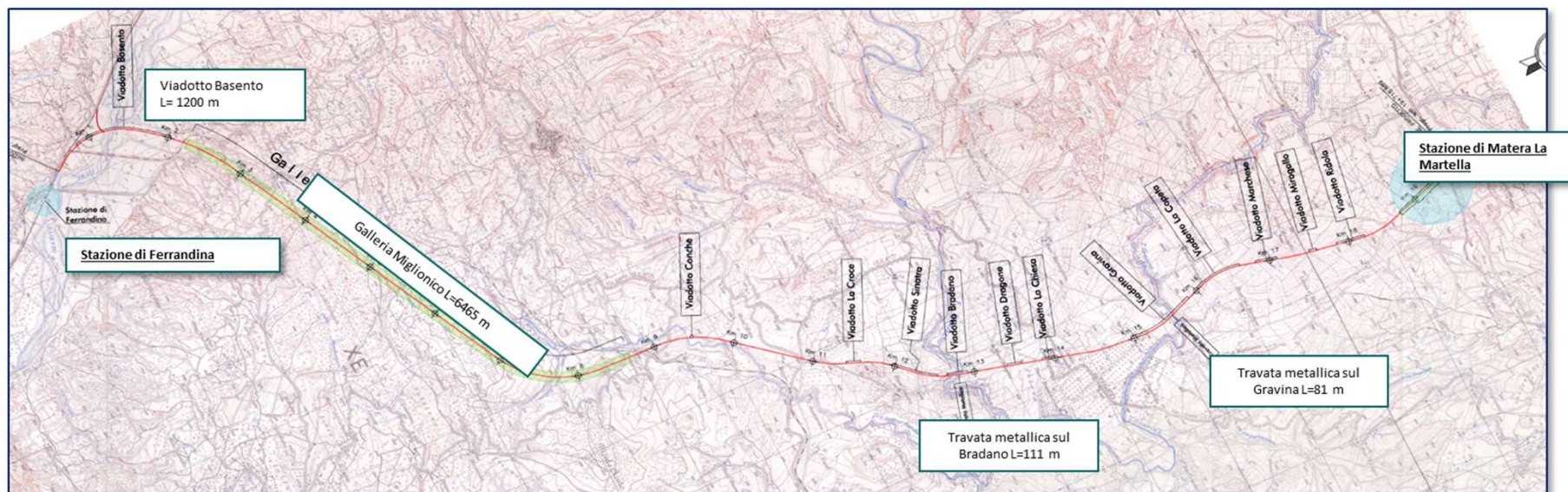
Ultimazione 1° fase: dicembre 2022
Completamento: 2024

Realizzazione nuova linea Ferrandina – Matera La Martella

CVI: 365 M€
Finanziati: 315 M€
Fabbisogni: 50 M€(*)

Descrizione dell'intervento

Il progetto ha come obiettivo il collegamento della città di Matera all'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso la realizzazione di una nuova linea elettrificata di 20 km a semplice binario che si allaccia alla stazione di Ferrandina sulla linea Potenza - Metaponto. Le opere consistono nell'adeguamento e completamento delle opere civili fino ad ora realizzate, nell'attrezzaggio tecnologico della linea e della stazione di Matera La Martella e nella realizzazione di una lunetta a nord di Ferrandina per garantire il collegamento diretto verso Potenza ("Lunetta Ferrandina"). Il progetto consentirà di istituire relazioni ferroviarie di lunga percorrenza per collegare Matera con il sistema AV e potenziare l'offerta di trasporto pubblico locale sul territorio in termini di frequenza e qualità.



Obiettivi e benefici

Gli obiettivi principali del progetto sono:

- dotare la città di Matera di un collegamento alla rete ferroviaria nazionale;
- istituire relazioni ferroviarie passeggeri lunga percorrenza per il collegamento di Matera con il sistema Alta Velocità;
- potenziare l'offerta di trasporto pubblico locale sul territorio in termini di frequenza (maggiori relazioni) e qualità (maggior velocità).

Realizzazione nuova linea Ferrandina – Matera La Martella



**Avanzamento ad oggi:
Iter autorizzativo in corso**

Stato di attuazione

Con precedente investimento sono state realizzate gran parte delle opere civili.

La Progettazione Definitiva degli interventi, compresi gli adeguamenti delle opere esistenti (viadotti) alle Norme Tecniche di Costruzione (NTC) vigenti, è stata completata.

- ❑ Ricevuto parere del CSLPP ottobre 2020
- ❑ Concluso aggiornamento del PD per recepire parere del CSLP gennaio 2021
- ❑ Avvio procedura VIA febbraio 2021
- ❑ Avvio procedimento autorizzativo (DPR 383/94) maggio 2021
- ❑ Parere Tavolo Tecnico CSLPP-ANSF-MIT per opere esistenti: luglio 2021
- ❑ Rilascio deroga STI SRT da parte di ANSF per (galleria Miglionico): ottobre 2021
- ❑ Avvio attività negoziali aprile 2022
- ❑ Inizio lavori luglio 2023
- ❑ Ultimazione lavori ottobre 2026



Chiusura anello ferroviario di Roma

Descrizione dell'intervento

Completamento anello ferroviario di Roma (Cintura Nord)

Il progetto prevede una soluzione di tracciato finalizzata alla chiusura dell'anello ferroviario di Roma nord tra la linea FL3 Roma-Viterbo, la linea Tirrenica e l'innesto sulla linea "merci" (direzione Chiusi e direzione Tiburtina) in corrispondenza del "bivio nord" (≈17.0 Km).

Per il suo valore trasportistico, è stato deciso di riprendere la progettazione dell'anello parte Nord, che consentirebbe di potenziare l'offerta commerciale nel nodo e creare un servizio "a ring" con vocazione prevalentemente di trasporto passeggeri.

In particolare tale progetto prevede:

- il raddoppio della tratta Valle Aurelia – Vigna Clara;
- il nuovo tracciato tra la fermata Vigna Clara e la stazione Val d'Ala comprensiva della nuova stazione Tor di Quinto (dove sarà possibile effettuare l'interscambio con la linea Roma – Viterbo gestita dall' ATAC) e della diramazione per Roma Smistamento (Bivio Tor di Quinto), e modifiche al PRG di Roma Tiburtina;
- l'interconnessione con la linea Roma – Grosseto (Bivio Pineto).

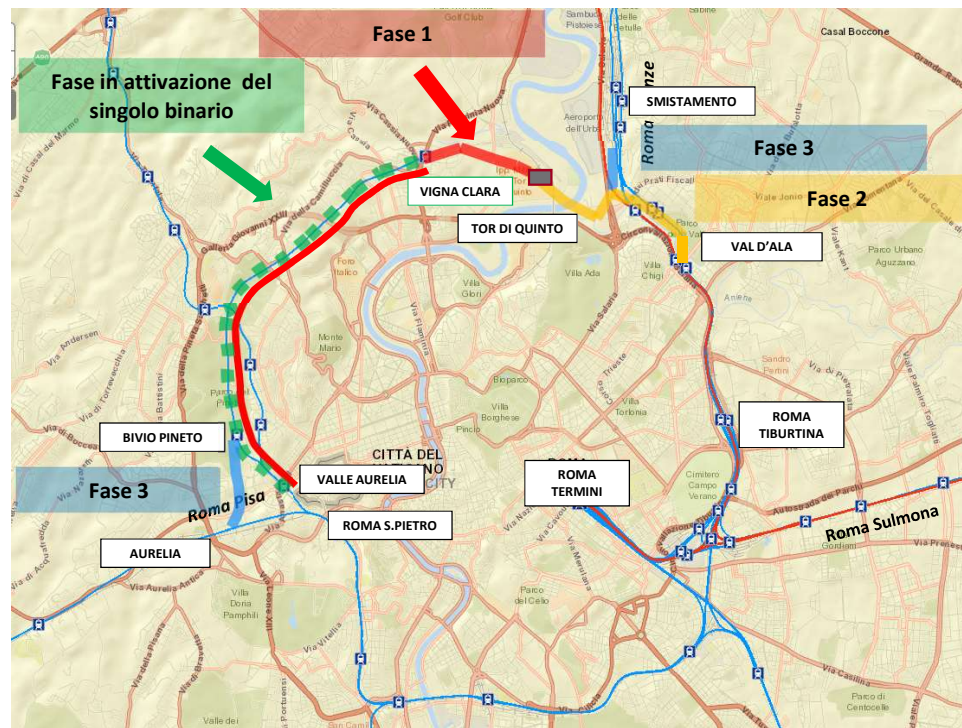
Ripristino collegamento Vigna Clara - Valle Aurelia

L'intervento di ripristino del collegamento ferroviario riguarda la ristrutturazione della Fermata di Vigna Clara, l'adeguamento alle normative vigenti in materia di accessibilità e ed opere propedeutiche al raddoppio.

Obiettivi e benefici

- Istituzioni di nuovi servizi metropolitani,
- accessibilità diretta ai servizi ferroviari per alcuni municipi urbani,
- migliore integrazione della rete anche con l'interscambio a Tor di Quinto con la linea Roma - Viterbo gestita da ATAC,
- itinerari alternativi di traffico in condizioni di circolazione perturbata.

Cintura Nord
CVI: 547 M€
Finanziati: 16 M€
Ripristino Villa Clara-Valle Aurelia
CVI: 70 M€
Finanziati: 70 M€



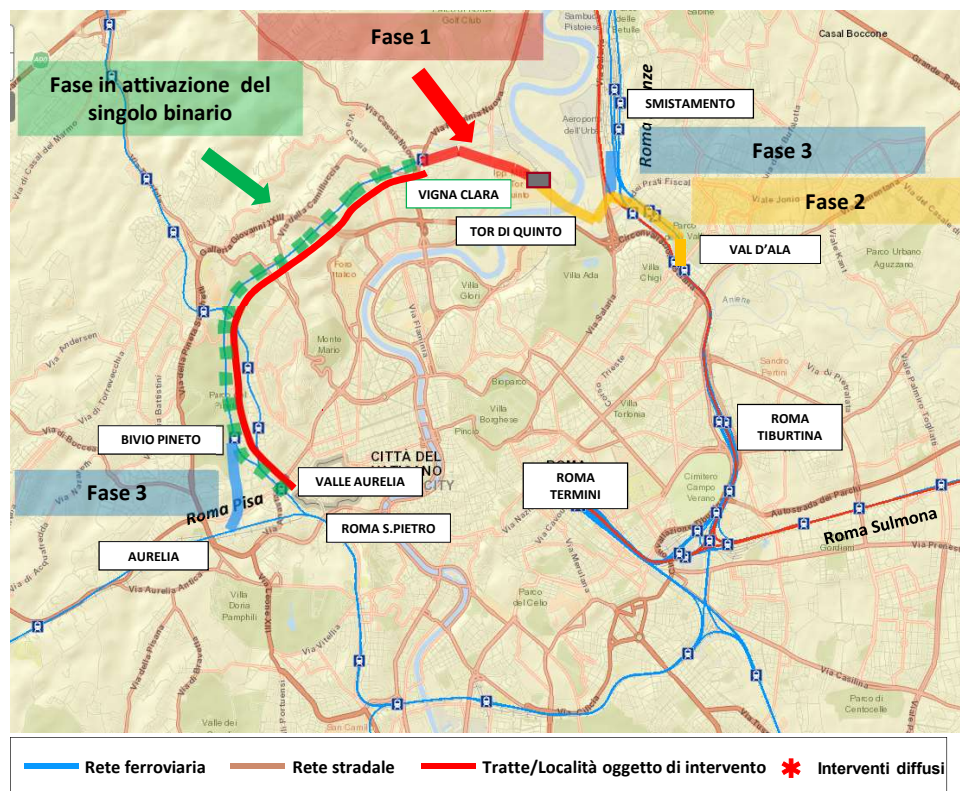
Chiusura anello ferroviario di Roma

Completamento anello ferroviario di Roma (Cintura Nord)

Avanzamento ad oggi:
Fase 1: lavori conclusi
Fasi 2 e 3:
In corso PFTE

Stato di attuazione

- Fase 1
- Attivazione raddoppio tratta Valle Aurelia - Vigna Clara: Per quanto riguarda la tratta Valle Aurelia – Vigna Clara, a seguito della sentenza positiva del TAR Lazio, è prevista la riattivazione del singolo binario entro il 2021.
- nuova tratta a doppio binario Vigna Clara - Tor di Quinto: in corso la revisione del PFTE
- Fase 2 – Attivazione tratta a doppio binario Tor di Quinto – Val d’Ala: in corso la revisione del PFTE
- Fase 3 – Attivazione tratta Aurelia – Bivio Pineto (bretella Tirrenica) e tratta Bivio Tor di Quinto – Roma Smistamento (bretella Roma Firenze): in corso la revisione del PFTE



Chiusura anello ferroviario di Roma

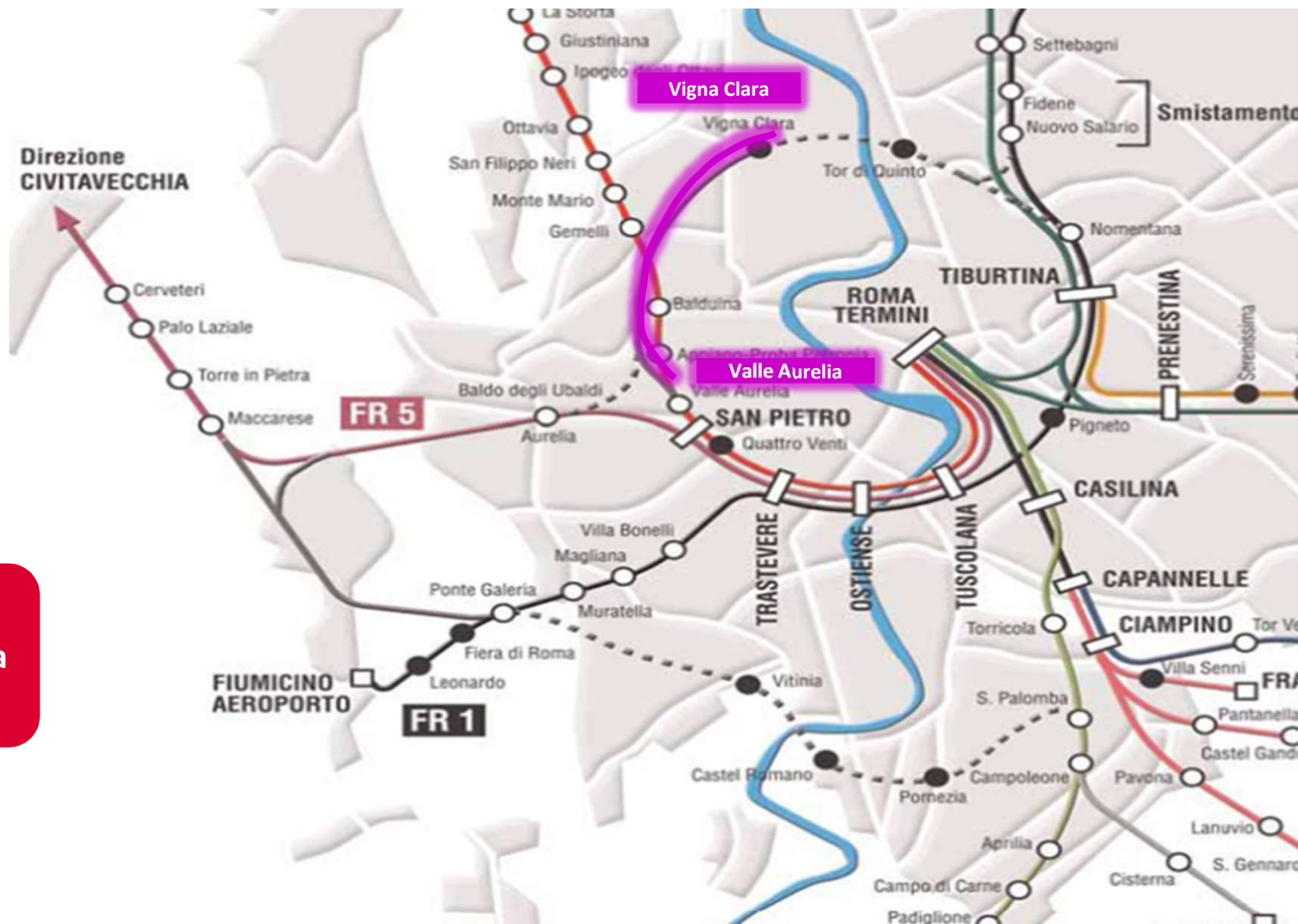
Ripristino collegamento Vigna Clara - Valle Aurelia

Stato di attuazione

I lavori sono stati ultimati.

L'attivazione commerciale è prevista entro il 2021, (condizionata dagli esiti della procedura di screening VIA ancora in corso a cura della Regione).

Lo screening VIA è una prescrizione della sentenza del TAR Lazio che si è espressa a favore di RFI in merito al ricorso presentato da privati che si opponevano al ripristino dei servizi ferroviari.



**Avanzamento ad oggi:
In corso Screening VIA a cura
della Regione**

Servizi e Infrastruttura attuali

Roma – Chiusura anello ferroviario

RETE FERROVIARIA REGIONALE

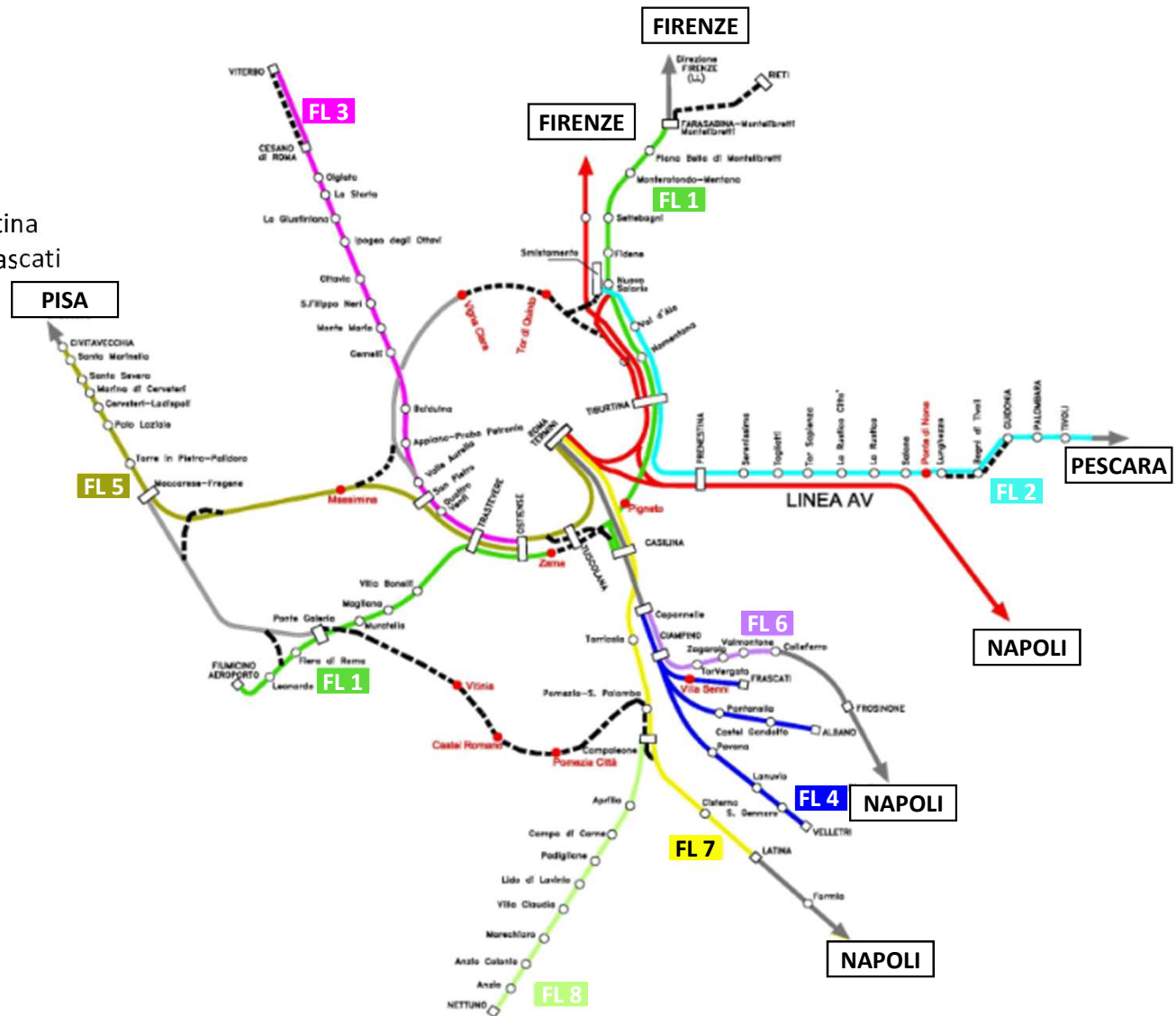
- FL1: Orte-Roma-Fiumicino aeroporto
- FL2: Roma Tiburtina-Lunghezza-Tivoli
- FL3: Roma Ostiense-Cesano di Roma-Viterbo porta Fiorentina
- FL4: Roma Termini-Ciampino- Velletri / Albano Laziale / Frascati
- FL5: Roma Termini-Civitavecchia
- FL6: Roma Termini-Frosinone-Cassino
- FL7: Roma Termini-Formia-Minturno-Scauri
- FL8: Roma Termini-Nettuno

4 ASSI PORTANTI DELLA RETE FERROVIARIA

- ❖ Corridoio Tirrenico Settentrionale **Roma-Pisa**
- ❖ Corridoio Meridionale **Roma-Napoli**
 - AV/AC
 - Roma- Formia –Napoli
 - Roma-Cassino-Caserta Napoli
- ❖ Dorsale Centrale **Roma-Firenze**
 - Linea Lenta
 - Direttissima
- ❖ Linea **Roma-Pescara**

RETE METROPOLITANA

- 3 Linee Metro
- 3 Tratte Ferroviarie A Servizio Urbano
- 6 Linee Tranviarie



- **AV/AC Brescia-Verona-Padova**
- **Potenziamento Linea Venezia – Trieste**
- **Completamento raddoppio Genova – Ventimiglia**
- **Potenziamento e sviluppo direttrice Orte – Falconara**
- **Linea Roma - Pescara**



Brescia - Verona – Vicenza - Padova

Rif. Scheda
2

Descrizione

Il progetto è finalizzato all'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse orizzontale Torino-Venezia e allo sviluppo del Corridoio transeuropeo TEN-T «Mediterraneo» che collega la penisola iberica al confine ucraino ed è articolato come segue:

- Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona
- Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)
- Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)
- Linea AV/AC Verona-Padova: Tratta Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)



Importi in milioni di euro

Obiettivi/Benefici

- Riduzione tempi di percorrenza: fino a 10' di recupero sulla relazione Milano-Venezia Mestre
- Incremento della capacità e della regolarità della circolazione grazie alla specializzazione dei servizi, tradizionale e AV
- Miglioramento del sistema di trasporto regionale grazie alla liberazione di capacità della linea storica
- miglioramento accessibilità: nuova fermata Vicenza Fiera

Punti di attenzione

- Eligibilità affidamenti a GC, eventualmente limitati a gare indette dal GC

Intervento	Costo Opere mature	Risorse agg.2018-2019 e fonti da contrattualizzare	Fabbisogni a finire	Gruppo
Brescia-Verona	2.499	2.499	-	A - entro 2026
Nodo Verona ovest	376	376	-	D - oltre 2026
Quadrupl. Brescia-Brescia est	555	-	555	C - oltre 2026
Verona-Bivio Vicenza	2.760	2.760	-	B - entro 2026
Nodo di Verona est	380	380	-	D - oltre 2026
Attraversamento di Vicenza	849	150	699	C - oltre 2026
Tratta Vicenza-Padova	1.316	-	1.316	C - oltre 2026
	8.735	6.165	2.570	

AV/AC Brescia – Verona -Padova

Linea AV/AC Milano – Verona tratta Brescia - Verona
Costo: 3.054 M€, finanziati 2.499 M€ per 1^ LF tratta Brescia Est-Verona

- 1^LF tratta Brescia Est – Verona: lavori in corso. **Attivazione per fasi a partire dal 2025**
- **Intervento inserito in PNRR**
- 2^ LF quadruplicamento in uscita est da Brescia: in corso iter autorizzativo su progetto preliminare. **Attivazione 2028**

Linea AV/AC Verona – Padova 1^LF tratta Verona – Bivio Vicenza
Costo: 2.760 M€, finanziati 2.760 M€
 in realizzazione . **Attivazione 2026**
Intervento inserito in PNRR

Linea AV/AC Verona – Padova: 3^LF Vicenza-Padova
Costo: 1.316 (da confermare) M€, non finanziato
 In corso project review (tratta Vicenza-Grignano di Zocco sviluppata a livello di Fattibilità; tratta Grignano – Padova sviluppata a livello di progetto preliminare)

Nodo di Verona Est
Costo 379,96; interamente finanziato
 in corso Progettazione Definitiva (Progetto Preliminare approvato con Delibera CIPE n.11/20). **Attivazione per fasi a partire dal 2027**

Nodo di Verona Ovest
Costo 375,85; interamente finanziato.
 in corso Progettazione Definitiva (progettazione preliminare approvata con Delibera CIPE n.69/19) **Attivazione per fasi a partire dal 2027**

Linea AV/AC Verona - Padova 2^LF attraversamento di Vicenza
Costo: 849,15 M€, finanziati 150 M€ per 1° lotto costruttivo
 progetto preliminare Approvato dal CIPE il 26-11-2020. **Attivazione 2028**



Costo: 8.734,96 M€
Finanziamenti: 6.164,81M€



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

Descrizione	Contratti in corso	Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie	Stato dell'iter Approvativo
1 ^a LF: Brescia Est-Verona	General Contractor Cepav Due	2.499 M€	2.499 M€	Lavori in corso sull'intera Tratta
2 ^a LF: Quadruplicamento Est in uscita da Brescia"	General Contractor Cepav Due	555 M€	0 M€	In corso Conferenza dei Servizi sul Progetto preliminare Procedura VIA attivata presso il MATTM e tutt'ora in corso

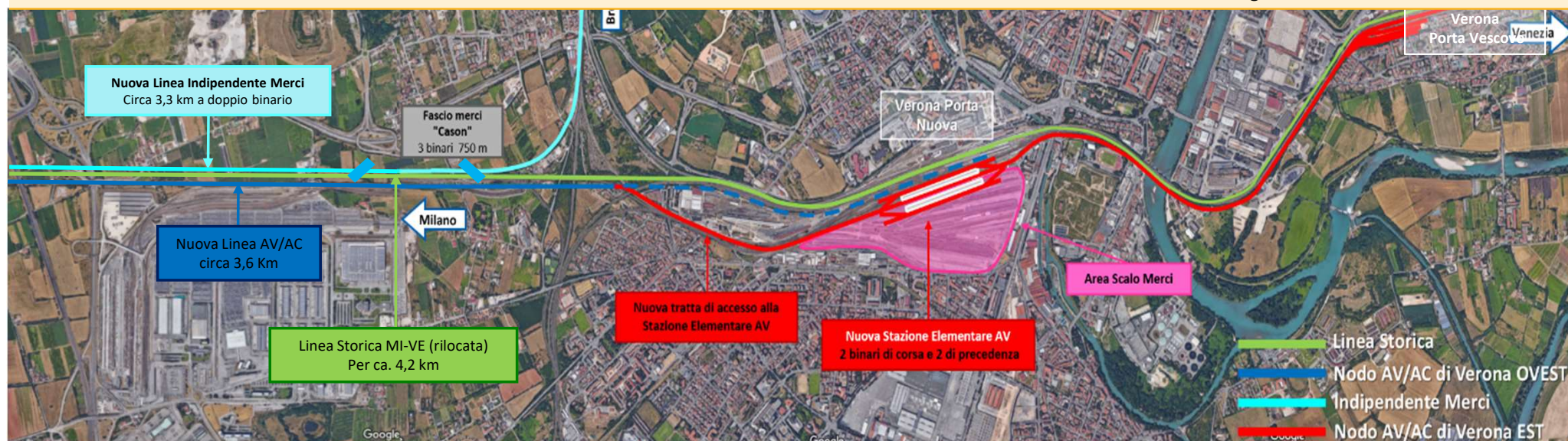


Il Nodo AV/AC di Verona – Ingresso Ovest ed Ingresso Est

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

- **Nodo di Verona Ingresso Ovest** – include gli interventi funzionali all'inserimento nella stazione di Verona Porta Nuova (binari IV e VI) della **Tratta AV/AC Brescia-Verona** e prevede la realizzazione di ca. **3,6 km di linea AV/AC** nonché di ca. **3,3 km** concernenti l'interconnessione Merci di Verona. E' parte integrante dell'intervento il rifacimento di circa **4,2 km** di linea storica. La durata dei lavori è stimata in 3,5 anni con attivazione prevista al 2027.
- **Nodo di Verona Ingresso Est** - include gli interventi funzionali all'ingresso a Verona della **Tratta Verona-Padova** con realizzazione di ca. **6,6 km di nuova linea AV/AC**, una nuova "*stazione elementare*" a Verona Porta Nuova e un nuovo fascio merci di tre binari collegato alla linea merci realizzata nel Nodo Ovest. La durata dei lavori è stimata in 4 anni con attivazione prevista a fine 2027.

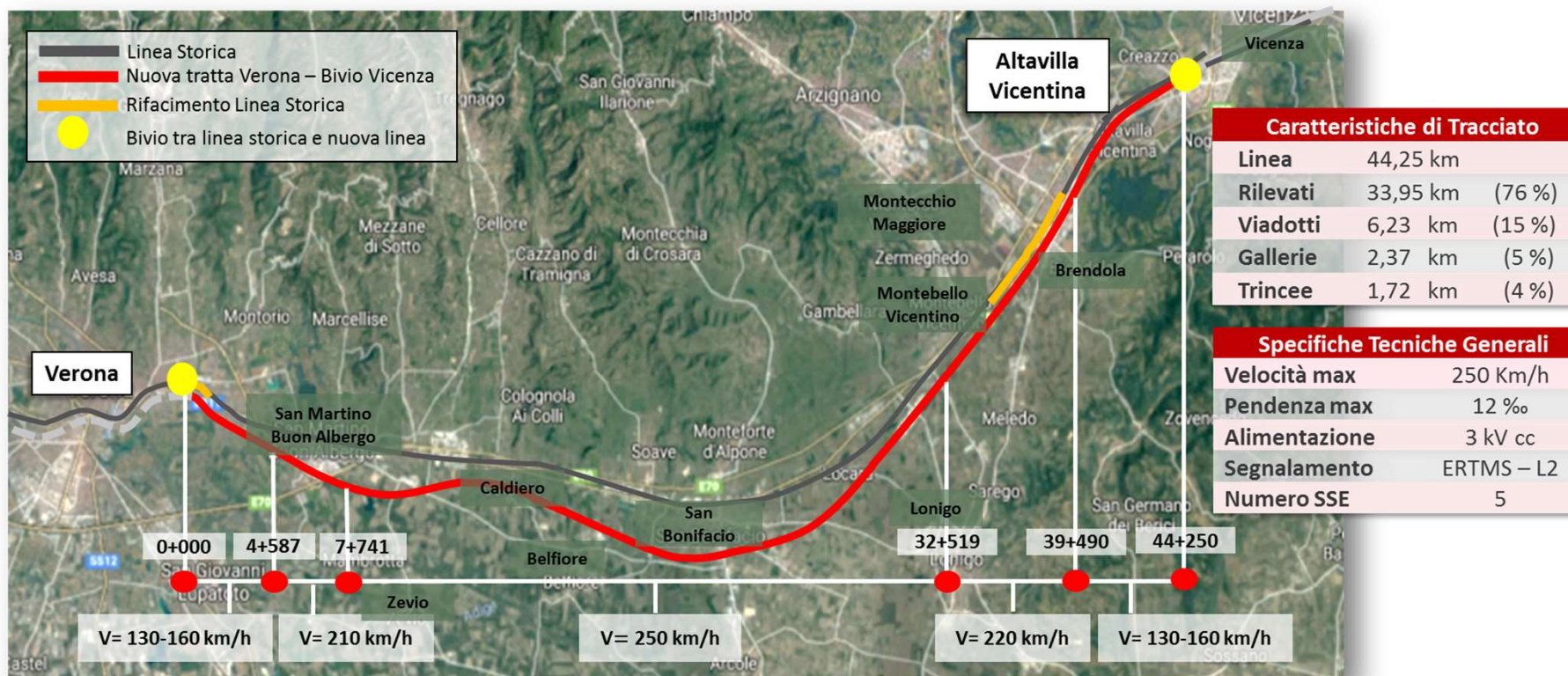
Descrizione	Affidamento	Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie	Stato dell'iter Approvativo
Nodo di Verona Ovest	mediante Appalto	375,85	Interamente Finanziato	Progetto Preliminare approvato con Delibera CIPE n.69/2019. Progettazione definitiva in corso
Nodo di Verona Est	mediante Appalto	379,96	Interamente Finanziato	Progetto Preliminare approvato con Delibera CIPE n.11/2020. Progettazione definitiva in corso



Linea AV/AC Verona-Padova: 1[^] Lotto Funzionale: "Verona – Bivio Vicenza"

Descrizione dell'intervento

Il 1[^] Lotto Funzionale "Tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza" ,, è suddiviso in due lotti costruttivi e prevede la realizzazione, tra la stazione di Verona Porta Vescovo ed il Comune di Altavilla Vicentina, di circa **44,25 km di nuova linea AV/AC**, oltre il rifacimento di circa 7 km di linea storica. La nuova linea alta velocità, a meno di brevi tratti in gallerie artificiali di lunghezza complessiva di 2,3 km, si sviluppa in superficie prevalentemente in rilevato o trincea (Figura 2). Sono attualmente in corso di esecuzione i lavori del 1[^] Lotto Costruttivo consegnati lo scorso 20 settembre 2020. È in corso un'analisi del progetto per ricondurne l'attivazione entro il 2026, così come richiesto dal D.L. 183/2020 all'art.13 (c.d. Milleproroghe);



Linea AV/AC Verona-Padova: 2^a Lotto Funzionale Attraversamento di Vicenza e 3^a Lotto Funzionale Tratta AV/AC Vicenza-Padova

2^a Lotto Funzionale “Attraversamento di Vicenza”, con costo a vita intera di 849,16 M€ è suddiviso in due lotti costruttivi e prevede la realizzazione di un tratto di nuova linea AV/AC di estesa pari a 6,2 km in superficie, oltre il rifacimento di circa 2,7 km di linea storica. Il progetto prevede inoltre interventi di ridisegno paesaggistico e urbanistico della stazione ferroviaria di Vicenza Viale Roma, la realizzazione della nuova fermata “Vicenza Fiera” nonché interventi di riassetto della viabilità, funzionali a garantire un accesso rapido alla Stazione di Viale Roma da Ovest e da Est. Il Progetto Preliminare è stato approvato dal CIPE ed in corso l’iter per il perfezionamento della relativa Delibera n.64/2020.



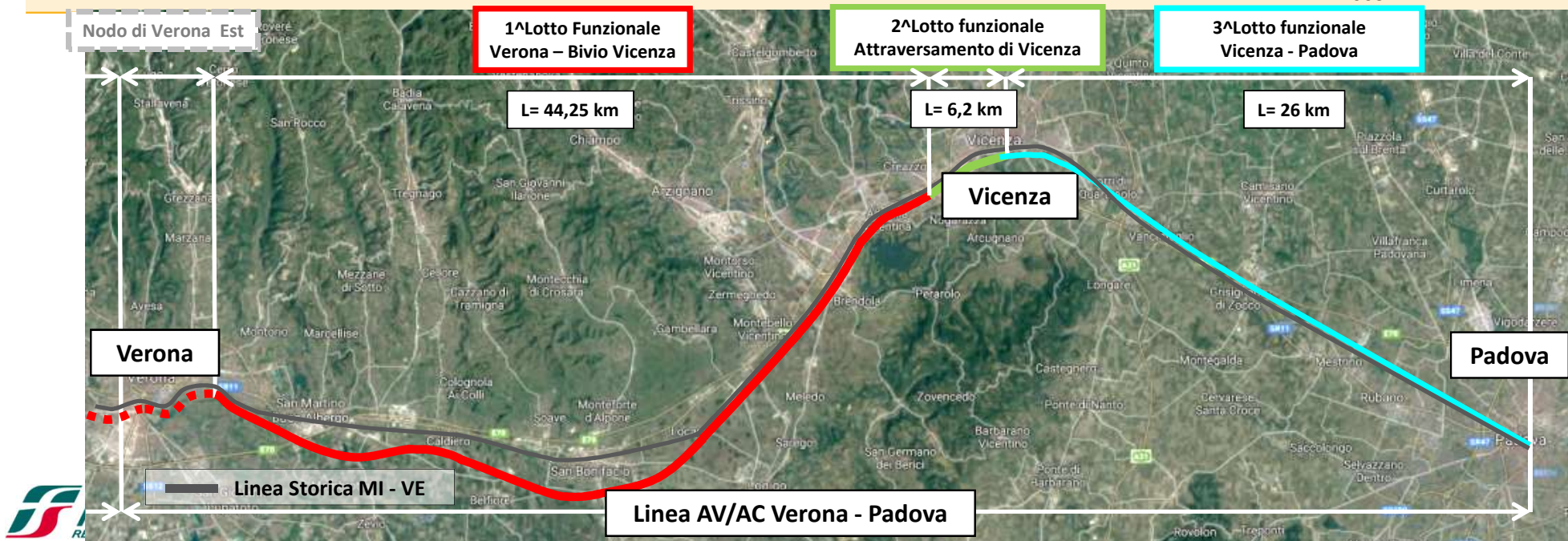
Il **3^a Lotto Funzionale “Tratta AV/AC Vicenza-Padova”**, con costo a vita intera di 1.316M€ da finanziare, prevede la realizzazione in superficie di circa 26 km di nuova linea AV/AC, oltre il rifacimento di circa 9,8 km di linea storica (Figura 4). Attualmente risulta approvato il Progetto Preliminare per la tratta Grisignano di Zocco-Padova mentre il CIPE ha chiesto di definire, nella successiva progettazione definitiva il tracciato nel tratto Vicenza est-Grisignano di Zocco. Allo stato attuale non risultano stanziati finanziamenti per questo lotto funzionale



Linea AV/AC Verona - Padova

La **"Tratta AV/AC Verona-Padova"**, la cui progettazione e realizzazione è stata affidata al General Contractor Iricav Due con la Convenzione TAV (ora RFI) – Iricav Due/IRI (oggi FINTECNA) del 15.10.1991, è localizzata nella Regione del Veneto, attraversa prevalentemente in rilevato le Province di Verona, Vicenza e Padova, con estensione complessiva di circa 76,4 km tra le stazioni di Verona Porta Vescovo e Padova. L' intervento è articolato in **tre lotti funzionali**:

Descrizione	Affidatario	Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie	Stato dell'iter Approvativo
1^ LF: "Verona - Bivio Vicenza"	General Contractor Iricav Due	2.760 M€	Interamente Finanziato	Avviati i lavori il 20.09.2020
2^ LF: "Attraversamento di Vicenza"	General Contractor Iricav Due	849,15 M€	150 M€	Progetto Preliminare Approvato dal CIPE con Delibera n.64/2020 (in corso di perfezionamento)
3^ LF: "Vicenza – Padova"	General Contractor Iricav Due	1.316 M€	da finanziare	Studio di Fattibilità 2014/Progetto Preliminare 2003



Potenziamento linea Venezia - Trieste

Descrizione dell'intervento

CVI: 1.800 M€
 Finanziati: 232 M€
 Fine lavori 1^ fase (Potenziamento Tecnologico) : per fasi dal 2023 al 2025

Il progetto di potenziamento del tracciato Venezia Mestre – Trieste prevede l'eliminazione di punti singoli o tratte che condizionano l'attuale velocità di tracciato per far viaggiare i treni ad una velocità massima di 200 km/h e ridurre i tempi di viaggio a poco più di un'ora, circa 20 minuti in meno rispetto all'attuale percorrenza

I principali interventi riguardano:

- Potenziamento tecnologico con rinnovo del sistema di distanziamento della linea storica tra Venezia Mestre e Ronchi Sud
- Adeguamento delle opere d'arte per la rimozione di tutte le limitazioni in D4L presenti in linea
- Interventi infrastrutturali: soppressione di tutti i Passaggi a Livello pubblici (n°11 restanti non a carico di SO Soppr PL), adeguamento a 750 m della stazione di San Donà di Piave – Jesolo, San Giorgio di Nogaro e Cervignano e varianti di tracciato Portogruaro, Latisana e nuovo ponte sul fiume Isonzo
- Variante tratta tra Ronchi e Aurisina.

La prima fase degli interventi riguarda il potenziamento tecnologico della linea **(Interventi inseriti in PNRR)**



Obiettivi e 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;
- Recupero fino a 20' sugli attuali tempi di viaggio tra Venezia Mestre e Trieste (da 1h 35' circa a 1h 15' circa);
- Aumentare la capacità di linea da 7 treni/h a 10 treni/h;
- Migliorare le prestazioni in termini di regolarità del servizio.

Potenziamento linea Venezia - Trieste

Stato di Attuazione

Potenziamento tecnologico

- Potenziamento Tecnologico in corso di affidamento (ACC-M+ERTMS L2)
- Avvio Prestazioni previste per giugno 2021 e avvio lavori per fine 2021

Adeguamento delle opere d'arte per la rimozione di tutte le limitazioni in D4L presenti in linea

- Progettazione in corso

Soppressione PL e interventi infrastrutturali

- Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica completata a fine 2019
- Avviata Progettazione Definitiva ad aprile 2020
- A seguito Decreto Semplificazioni, avviate integrazioni PFTE per invio al CSLPP e MATTM (settembre 2020)
- Previsto completamento aggiornamento PFTE a giugno 21 e completamento PD settembre 21

Variante Ronchi - Aurisina

- Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica prevista in avvio a giugno 2021

Avanzamento ad oggi:
Potenziamento Tecnologico: attività negoziale in corso
Adeguamento PFTE e PD Soppressioni PL e Opere infrastrutturali: in corso



Completamento raddoppio Genova – Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure

Rif. Scheda
8

Descrizione

Il progetto prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Andora-Finale dell'estesa di 31,4 km, di cui 24 km in galleria, completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Nell'ambito del progetto è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto - Ceriale - Loano e Pietra Ligure. Saranno soppressi n° 14 Passaggi a Livello.

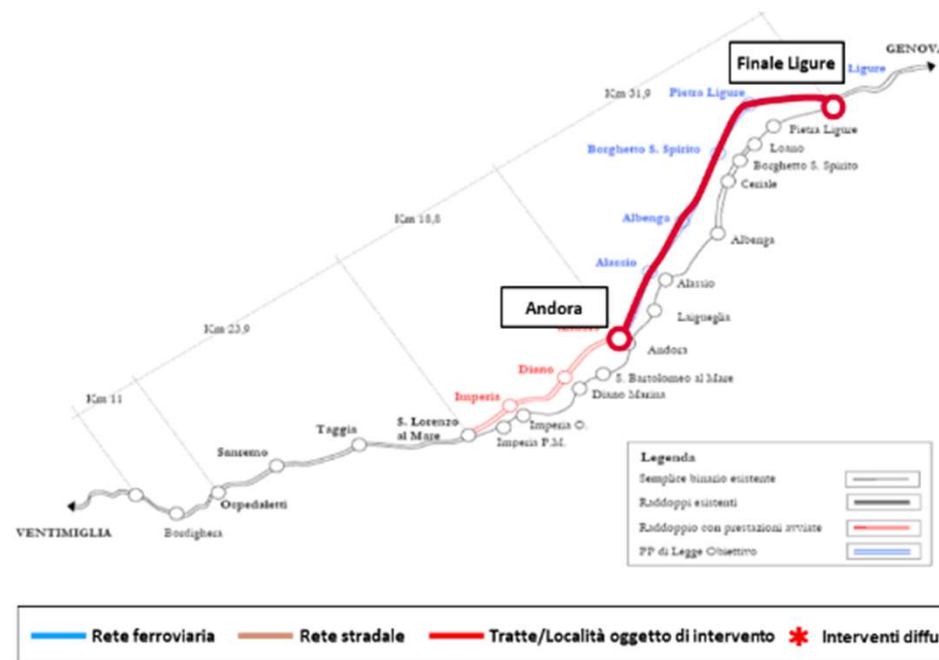
Verranno dismessi gli impianti di Laigueglia, Alassio, Albenga, Ceriale, Borghetto S.Spirito, Pietra Ligure e Borgio Verezzi.

Obiettivi/Benefici

- Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sull'intera direttrice Genova-Ventimiglia
- Riduzione dei tempi di percorrenza Genova-Ventimiglia,
- adeguamento prestazionale (sagoma, peso assiale) per consentire il transito di treni merci in grado di trasportare container high-cube e semirimorchi (codifica traffico combinato P/C80) senza limitazioni di peso assiale (codifica D4)
- incremento dei livelli di sicurezza (eliminazione dei passaggi a livello, eliminazione tratte esposte a erosione marina e a rischi idrogeologici, adeguamento standard idraulici delle opere d'arte, attrezzaggio di sicurezza delle gallerie)

Punti di attenzione

- Necessario consolidare soluzione progettuale (aggiornamento/revisione progetto 2012)
- Intervento privo della copertura finanziaria per la realizzazione



Importi in milioni di euro

Intervento	Costo Opere mature	Risorse agg.2018-2019 e fonti da contrattualizzare	Fabbisogni a finire	Gruppo
Tratta Andora-Finale L.	1.540	51	1.489	C - oltre 2026
	1.540	51 (*)	1.489	

(*) 21 M€ al netto di quanto contabilizzato per pregresse progettazioni e tenuto conto di 10 M€ in CdP 18/19

Completamento raddoppio Genova – Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure

- ❑ Il Progetto Preliminare, presentato dal soggetto aggiudicatore RFI, venne approvato dal CIPE, con prescrizioni, con Delibera n. 91 del 29/07/2005 (GURI 10/03/2006) confermando quindi la compatibilità ambientale dell'intervento, perfezionando l'intesa Stato-Regioni circa la localizzazione dell'opera (comportando quindi l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti) ed apponendo il vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati.
- ❑ In data 11/04/2011 fu firmato un Protocollo d'Intesa tra RFI, Regione Liguria ed Enti Locali avente per oggetto la condivisione del progetto definitivo nel contempo elaborato da RFI, la formalizzazione di alcune richieste/prescrizioni da parte degli Enti nonché la definizione di ulteriori elementi progettuali di comune interesse.
- ❑ Il 24/09/2012 il Progetto Definitivo, che recepiva interamente anche tali indicazioni, è stato trasmesso al MIT.
- ❑ Ad oggi non risultano conseguite ulteriori approvazioni sul Progetto Definitivo ed il vincolo preordinato all'esproprio è scaduto.
- ❑ La rivisitazione della progettazione definitiva si rende necessaria ai fini dell'adeguamento tecnico-normativo e monetario dell'intervento.
- ❑ A tal proposito RFI ha in corso una Project Review, comprensiva di alcune ottimizzazioni tecniche, che, una volta condivisa con gli Enti territoriali, consentirà l'immediato avvio dell'adeguamento progettuale per il seguito approvativo previsto dalle norme di riferimento.

**Avanzamento ad oggi:
In avvio la rivisitazione della
Progettazione Definitiva (da
concludere entro il 2021)**



Potenziamento e sviluppo direttrice Orte-Falconara

Descrizione

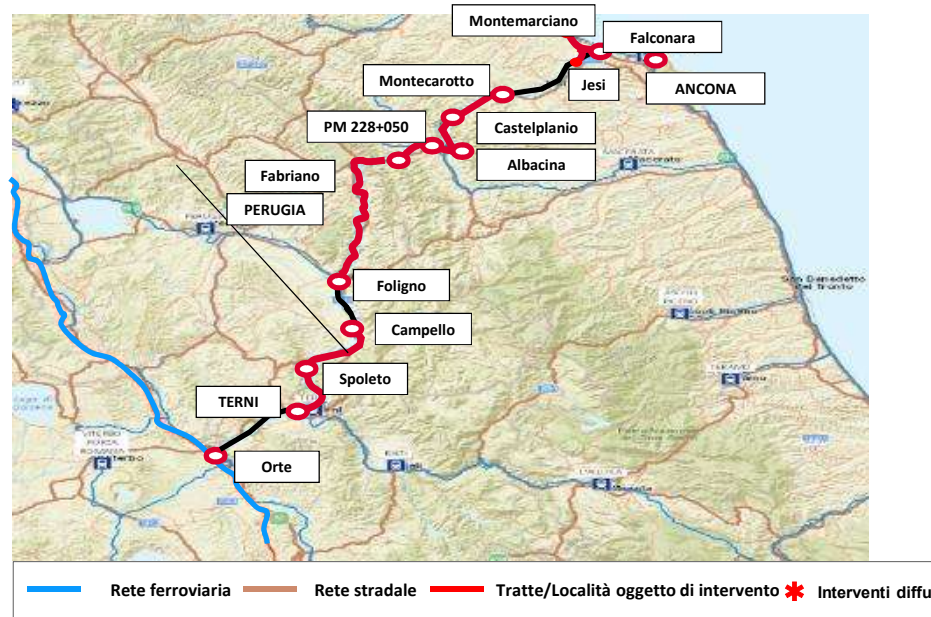
Il progetto ha lo scopo di migliorare i collegamenti passeggeri tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico e per la creazione di un itinerario alternativo merci per i collegamenti nord-sud. Gli interventi, articolati in fasi funzionali, consistono nel raddoppio selettivo e nella velocizzazione della trasversale Orte-Falconara. In corso la project review del progetto nelle sue varie tratte, nell'ambito di un gruppo di lavoro istituito con la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa in data 16 settembre 2020

Obiettivi/Benefici

- riduzione tempi di percorrenza: Roma-Ancona recupero di circa 15' con fasi funzionali prioritarie di intervento; possibili ulteriori recuperi con la revisione del modello di esercizio che scaturisce dalla nuova configurazione infrastrutturale e dalla differente programmazione dei servizi. Roma-Perugia recupero minimo di circa 10' con fasi funzionali prioritarie di intervento. Possibili ulteriori recuperi con la revisione del modello di esercizio che scaturisce dalla nuova configurazione infrastrutturale e dalla differente programmazione dei servizi
- incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio
- adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni merci oltre i 400 m
- miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio in stazione.

di cui benefici conseguibili al 2026:

- Raddoppio PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina: incremento della capacità fino a 10 treni/h, miglioramento dei livelli di regolarità e velocità massima fino a 200 km/h permettendo un recupero di percorrenza fino a 9' tra Fabriano e Jesi per i servizi lungo percorso
- Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte Orte - Terni, Spoleto - Campello - Foligno e Falconara - Castelplanio: incremento dei livelli di regolarità e velocizzazione fino a 10' per alcuni servizi Roma-Ancona.



Importi in milioni di euro

Intervento	Costo	Risorse agg.2018-2019	PNRR – Spesa 2020-2026		Fabbisogni residui	Anno attivazione	KPI al 2026 (km)
			Progetti in essere	Nuovi progetti			
PM 228- Castelplanio	573	-		438	135	2026	20,0
Velocizzazione tratte Orte- Falconara	86	-		72	14	2026	tbd
Raddoppio Spoleto-Terni	572	13				Oltre 2026	
	1.231	13		510			
				620	149		20,0

Completamento Raddoppio Orte-Falconara: Il Protocollo d'Intesa del 2020

Il protocollo d'Intesa del 2020

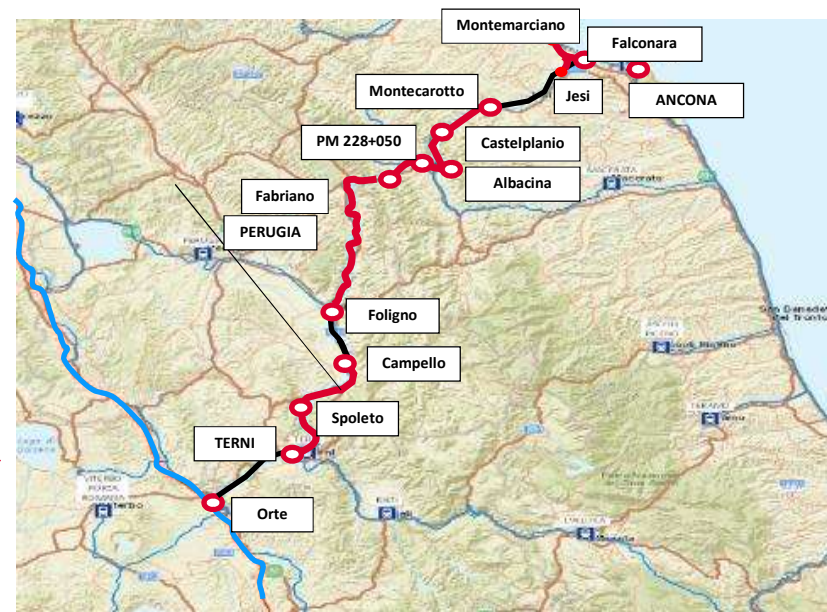
Il 16 settembre 2020 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa fra MIT, Regione Marche, Regione Umbria e RFI per la costituzione di un gruppo di lavoro per il potenziamento e lo sviluppo della direttrice Orte-Falconara con lo scopo di sviluppare una project review sui lotti funzionali mancanti al completo raddoppio della Orte-Falconara (Spoleto – Terni, PM228 – Albacina – Castelplanio e Foligno Fabriano) con l'obiettivo di massimizzare i benefici ed individuare soluzioni anche di medio periodo che possano garantire gli standard prestazionali attesi, sia per il trasporto viaggiatori sia per il trasporto merci.

Il gruppo di lavoro sta concordando le soluzioni funzionali sia delle tratte oggetto di futura progettazione di raddoppio che del potenziamento di quelle già raddoppiate/in realizzazione. In particolare sono state individuate le seguenti soluzioni:

- ❑ Orte-Terni: upgrading tecnologico portando la velocità a 200 km/h;
- ❑ Terni- Spoleto: avvio project review prevedendo velocità di 200km/h;
- ❑ Spoleto-Campello: upgrading tecnologico portando la velocità a 200 km/h;
- ❑ Campello- Foligno: upgrading tecnologico portando la velocità a 200 km/h;
- ❑ Foligno-Fabriano: upgrading tecnologico per massimizzare prestazioni e funzionalità linea esistente;
- ❑ PM 228-Castelplano: avvio project review (realizzazione per fasi);
- ❑ Castelplano-Jesi: upgrading tecnologico portando la velocità a 200 km/h;

Gli interventi, articolati in fasi funzionali, consistono nel raddoppio selettivo e nella velocizzazione della trasversale Orte-Falconara. Nell'ambito del progetto complessivo, il lotto di raddoppio della tratta Terni-Spoleto, comune alle relazioni Roma-Falconara e Roma-Perugia e già in fase di progettazione definitiva, assume sostanzialmente carattere di «invariante».

Il perimetro degli interventi per cui deve essere sviluppato un nuovo studio di fattibilità riguarda pertanto le tratte Foligno-Fabriano, PM228-Albacina e Albacina-Castelplanio.



Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara: interventi in corso

Descrizione dell'intervento

Gli interventi di Potenziamento Infrastrutturale prevedono ad oggi il raddoppio selettivo di alcune tratte della linea trasversale appenninica Orte – Falconara. In particolare:

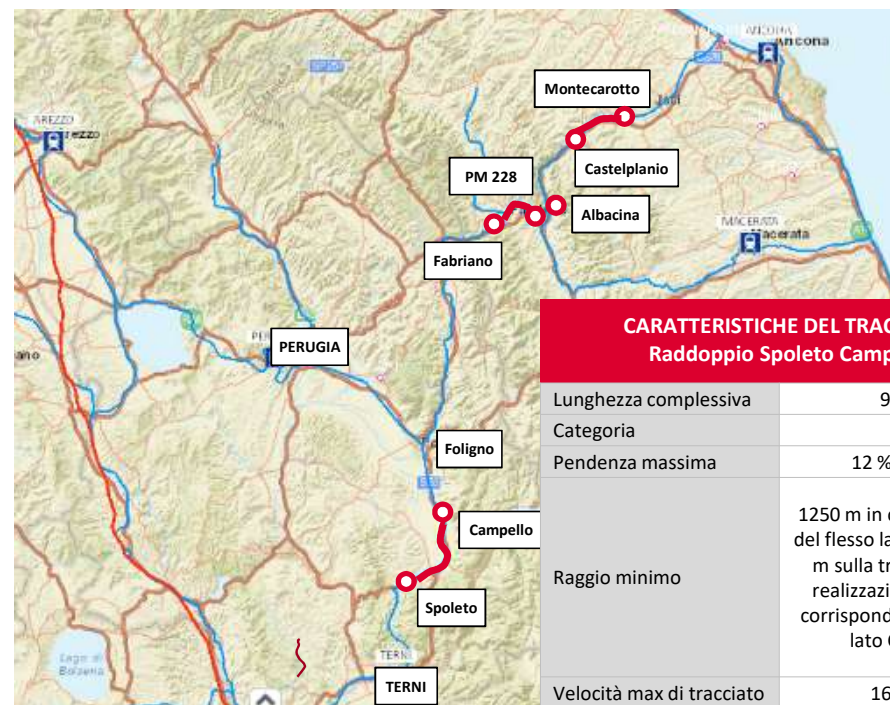
- ❑ Raddoppio Spoleto-Campello (regione Umbria) per un'estesa di circa 10 km, dei quali circa 6 km in affiancamento, a partire dalla stazione di Spoleto, e circa 4 in variante in galleria artificiale, fino al ricongiungimento con l'attuale sede raddoppiata in corrispondenza della stazione di Campello. E' prevista inoltre la realizzazione di una nuova SSE a Spoleto. Nuovo singolo binario attivato a dicembre 2020; in corso realizzazione secondo binario
- ❑ Raddoppio Fabriano-Posto di Movimento (P.M.) 228 (regione Marche) per un'estesa di circa 4 Km di cui circa 1,9 in galleria. Opere attivate in data 20.12.2009.
- ❑ Raddoppio Castelplanio-Montecarotto (regione Marche) per un'estesa di circa 6 km parte in affiancamento e parte in variante (circa il 50%). attivato in data 10.06.2018

Obiettivi e benefici

- Incremento della capacità sulle tratte oggetto di raddoppio (da 4 a 10 treni/h), funzionali alle relazioni Ancona-Fabriano e Roma-Perugia
- Riduzione dei tempi di percorrenza, grazie al miglioramento prestazionale in termini di velocità di tracciato.

Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara

CVI: 369 M€
Finanziati: 369 M€



CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO Raddoppio Spoleto Campello

Lunghezza complessiva	9,7 km
Categoria	D4
Pendenza massima	12 ‰ in linea
Raggio minimo	1250 m in corrispondenza del flesso lato Spoleto; 993 m sulla tratta di nuova realizzazione, 610 m in corrispondenza del flesso lato Campello
Velocità max di tracciato	160 km/h

— Rete ferroviaria
 — Rete stradale
 — Tratte/Località oggetto di intervento
 * Interventi diffusi

Roma-Pescara

Descrizione

Il progetto è suddiviso in più fasi:

- Interporto-Chieti-S. Giovanni Teatino-Pescara;
- Fase 1 Roma – Tagliacozzo - Avezzano
- Fase 1 Sulmona-Pratola Peligna
- Fase 3 Scafa-Manoppello-Interporto

Obiettivi/Benefici

- Riduzione tempi di percorrenza: Roma-Pescara in circa 2h rispetto agli attuali 3h 20', con un minor tempo di percorrenza fino a 80' (al completamento dell'intero progetto)
- Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio, con possibilità di istituire servizi di tipo metropolitano tra Chieti e Pescara
- Velocizzazione e sistematizzazione dei collegamenti tra Pescara e L'Aquila, grazie anche ad altri interventi in corso e programmati sulla linea L'Aquila-Sulmona (Bretella Sulmona, Nuova fermata Sulmona S.Rufina, Elettificazione Sulmona-L'Aquila)
- adeguamento prestazionale per consentire lo sviluppo del traffico merci.

di cui benefici conseguibili al 2026:

- Tratte Sulmona-Pratola, Tagliacozzo-Avezzano e Scafa-Manoppello-Interporto: miglioramento regolarità e velocizzazione fino a 5' per alcuni servizi



— Rete ferroviaria — Rete stradale — Tratte/Località oggetto di intervento * Interventi diffusi

Importi in milioni di euro

Intervento	Costo	Risorse agg.2018-2019	PNRR – Spesa 2020-2026		Fabbisogni residui	Anno attivazione	KPI al 2026 (km)
			Progetti in essere	Nuovi progetti			
Interporto-Chieti-S. Giovanni Teatino- Pescara	602	521			81	2027	
Roma – Tagliacozzo	2.600	-			2.600	Oltre 2026	
Tagliacozzo- Avezzano	250	-		210	40	2026	15,0
Sulmona-Pratola Peligna	140	-		124	16	2026	5,4
Scafa-Manoppello	230	-		193	37	2026	7,0
Manoppello- Interporto	100	-		93	7	2026	4,5
	3.922	521		620	100		31,9
				620			

Pescara – Roma : tratte da Interporto d’Abruzzo a Tagliacozzo (Recovery Plan)

Descrizione dell’intervento

Il progetto è relativo ad ulteriori lotti funzionali degli interventi di sviluppo dei collegamenti lungo la trasversale appenninica tra la regione Abruzzo, la Capitale e la direttrice Adriatica, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02. Gli interventi consistono nel completamento del programma di velocizzazione della linea Roma-Pescara mediante raddoppi e varianti di tracciato nelle tratte comprese tra Guidonia e Manoppello.

Nello specifico il progetto prevede il raddoppio e la velocizzazione delle seguenti tratte:

- Interporto d’Abruzzo - Manoppello (radd. ca. 5,2 km in affiancamento)
- Manoppello - Scafa (radd. ca. 7 km di cui 5 in variante)
- Pratola Peligna - Sulmona (radd. ca. 5,4 km di cui 2,4 in variante)
- Avezzano - Tagliacozzo (radd. ca. 15 km in affiancamento)

Obiettivi e Benefici

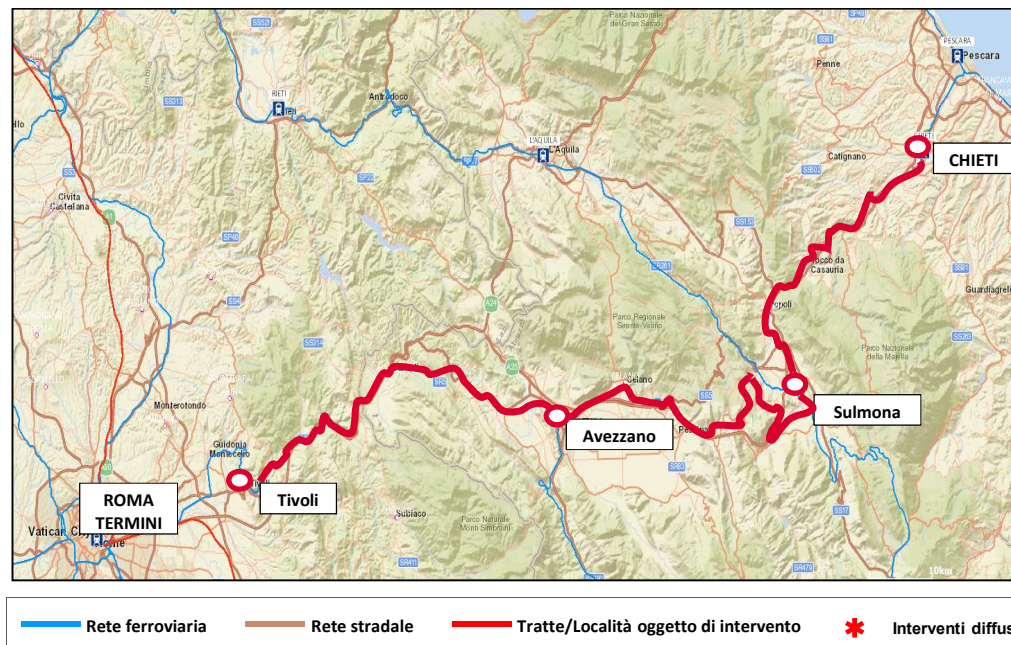
Per la Roma – Avezzano l’obiettivo è quello di realizzare una linea avente caratteristiche tali da consentire un traffico passeggeri e merci e conseguire l’obiettivo di una sensibile riduzione del tempo di percorrenza tra Avezzano e Roma

Per la Sulmona – Interporto d’Abruzzo, ad integrazione degli interventi già in essere sino a Pescara, l’obiettivo primario è quello di un incremento della capacità realizzando un raddoppio di gran parte della linea, tramite tratti in variante o in affiancamento all’esistente

CVI: 720 M€
Finanziamenti: PNRR

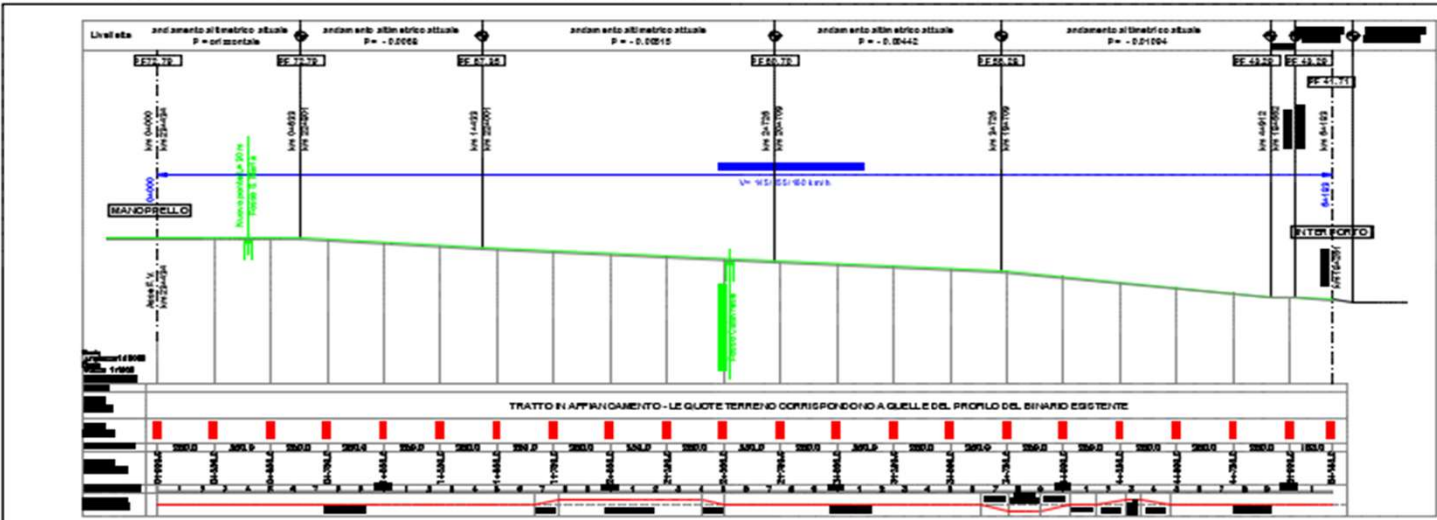
- Raddoppio Manoppello – Interporto d’Abruzzo CVI 100 M€
- Raddoppio Scafa – Manoppello CVI 230 M€
- Raddoppio Sulmona – Pratola CVI 140 M€
- Raddoppio Tagliacozzo – Avezzano CVI 250 M€

Attivazione 2026



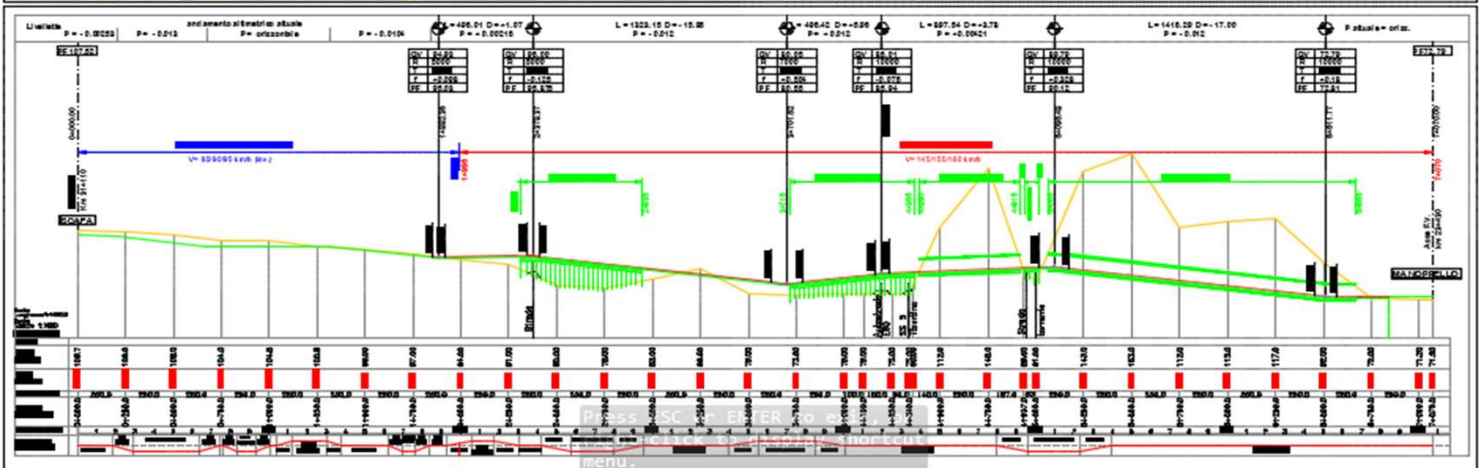
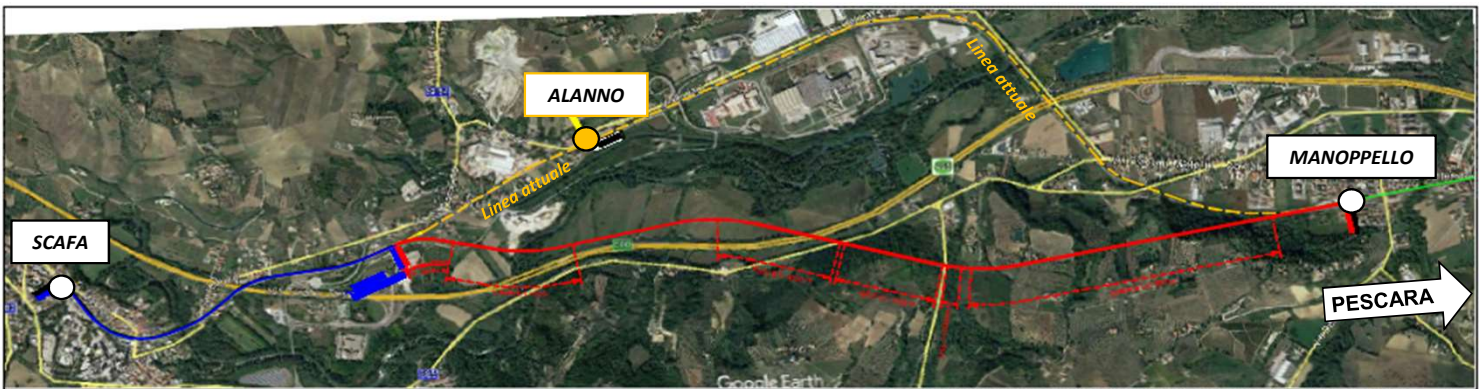
Potenziamento Manoppello – Interporto d’Abruzzo

Intervento di raddoppio e velocizzazione



Potenziamento Scafa - Manoppello

Intervento di raddoppio e velocizzazione



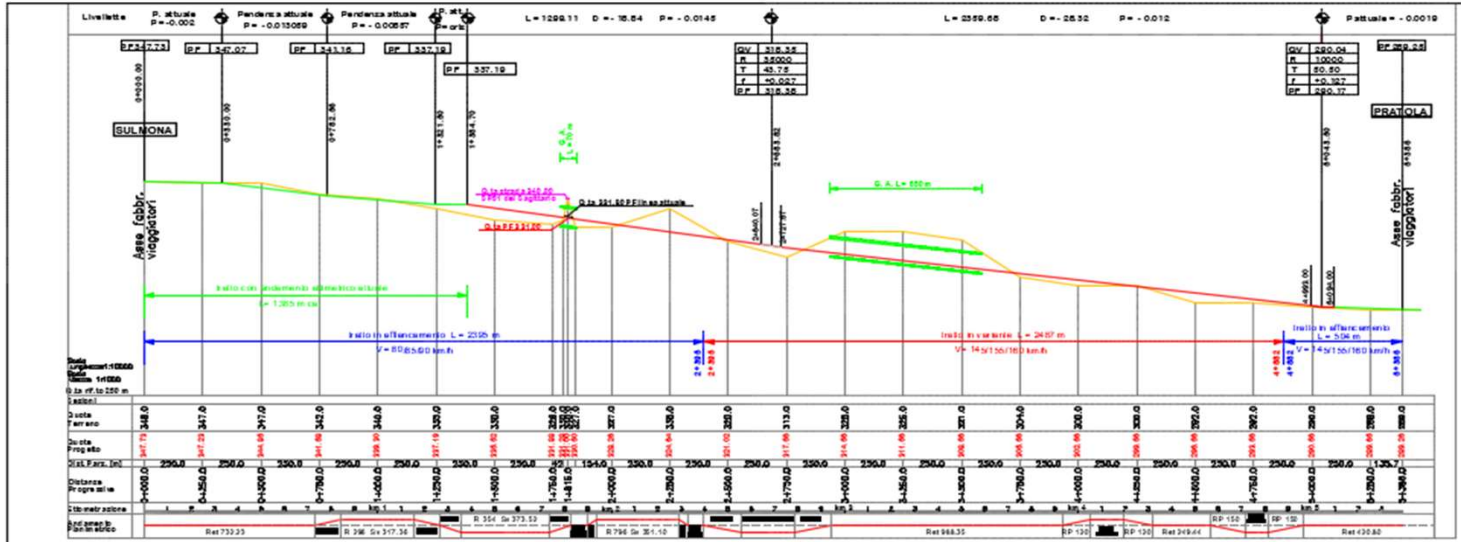
LEGENDA

- Raddoppio in variante
- Raddoppio in affiancamento
- Linea attuale a semplice binario

Avanzamento ad oggi:
 In fase di avvio redazione
**Progetto Fattibilità Tecnica
 Economica**

Potenziamento Sulmona – Pratola Peligna

Intervento di raddoppio e velocizzazione



Avanzamento ad oggi:
In fase di avvio redazione
Progetto Fattibilità Tecnico
Economica

LEGENDA

- Raddoppio in variante
- Raddoppio in affiancamento
- Linea attuale a semplice binario
- Bretella di Sulmona (in iter autorizzativo)

Pescara – Roma : tratte da Pescara a Interporto d’Abruzzo

Descrizione dell’intervento

Il progetto costituisce il primo lotto funzionale degli interventi di sviluppo dei collegamenti lungo la trasversale appenninica tra la regione Abruzzo, la Capitale e la direttrice Adriatica, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02.

Gli interventi prioritari prevedono:

- Realizzazione nuovo itinerario nella stazione di Pescara (terzo binario tra Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova)
- Raddoppio Pescara Porta Nuova – San Giovanni Teatino;
- Raddoppio San Giovanni Teatino – Chieti;
- Raddoppio Chieti – Interporto d’Abruzzo;
- PRG e ACC di Chieti

Obiettivi e Benefici

Gli interventi consentiranno la progettazione di un orario più flessibile, come da esigenze del territorio, con possibilità di integrazione tra servizi regionali e Long Haul, superando la rigidità che oggi impone il singolo binario, e un avvio del cadenzamento dei servizi previsto da Accordo Quadro.

- ❑ Incremento della capacità con possibilità di rendere «metropolitano» il servizio tra Pescara e Chieti, relazione interessata anche da pendolarismo universitario.
- ❑ Migliorare i collegamenti con Aeroporto d’Abruzzo con l’aggiunta di altre 2 coppie di treni/giorno;
- ❑ Incremento prestazionale per i collegamenti tra la direttrice Adriatica, Pescara e l’Aeroporto d’Abruzzo con possibilità di programmare treni di lunghezza 750 m.

Stato di attuazione

- ❑ E’ in fase di predisposizione la redazione della documentazione da inviare al CSLPP per acquisire il parere di competenza sulla base della Progettazione Definitiva, ormai conclusa: Lotto 1 : Pescara – San Giovanni Teatino Lotto 2 : San Giovanni Teatino – Chieti Lotto 3 : Chieti – Interporto d’Abruzzo

CVI: 602 M€
Finanziati: 352 M€
170 M€ previsti in Agg. CdP 2020



Avanzamento ad oggi:
PD concluso
avvio iter autorizzativo / invio al CSLPP
Attivazione 2027/2029

- **Potenziamento linea Fortezza - Verona**



Potenziamento linea Fortezza - Verona

Itinerario Brennero - Verona

Tunnel di base del Brennero (quota Italia)
Costo: 4.192 M€, finanziamenti 3.532 mln
 Lavori in corso

- Lotti di completamento**
Costi: da definire, integralmente da finanziare
- Accesso al Brennero lotto 7: Ponte Gardena – Bolzano (Prato Isarco)
 - Accesso al Brennero lotto 5: Bolzano (Bronzolo) – Trento (Roncafort)
 - Accesso al Brennero lotto 6: Rovereto- Pescantina



Accesso al Brennero lotto 1: Fortezza-Ponte Gardena + sublotto
Costo: 1.522 M€, integralmente finanziati
 Lotto 1: Attività negoziale in corso
 Sublotto: Attività in corso
 Attivazione 2028

Accesso al Brennero lotto 2: Circonvallazione di Bolzano
Costo: 852 M€, finanziamenti 8 mln
 Intervento rientrante in Project Review (allegato al DEF 2017) sulla base del PP del 2003.

Accesso al Brennero lotto 3: Circonvallazione di Trento e Rovereto
Costo: 1.555 M€, finanziamenti 7 mln
 In corso Project Review Circonvallazione di Trento (Lotto 3 a)
 Attivazione 2026 (Lotto 3 a)
Incluso in Recovery Plan

Accesso al Brennero lotto 4: Ingresso nel nodo di Verona
Costo: 998 M€, finanziamenti 25 mln
 In corso Project Review

Costo: 9.119 M€*
Finanziamenti: 5.094 M€

* esclusi lotti di completamento

Accesso al Brennero lotto 1 – Fortezza – Ponte Gardena



Descrizione dell'intervento

Il Lotto 1 consiste nella realizzazione del nuovo tratto di linea tra Fortezza e Ponte Gardena e le relative interconnessioni con la linea esistente a Ponte Gardena nord. Esso rappresenta la continuità funzionale della nuova Galleria di Base del Brennero in quanto l'attuale linea ferroviaria, in quella tratta, presenta basse velocità di esercizio (80÷90 km/h in rango A) e, soprattutto, elevate pendenze (fino al 23 ‰). **La nuova soluzione riduce al 12,5‰ la pendenza massima della linea.** Il tracciato si sviluppa per circa 22,5 km circa, dal PM di Fortezza al bivio per Ponte Gardena e prevede la realizzazione di due gallerie collegate da un ponte sull'Isarco. Il Lotto 1 comprende un Sublotto funzionale nell'ambito del quale è stato realizzato l'ACC di Ponte Gardena.

CVI: 1.522 M€
Finanziati: 1.522 M€

Avanzamento ad oggi:
Sublotto: PE in corso attività di verifica
Lotto 1: Attività negoziali in corso

Obiettivi e benefici

- 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.

Stato di attuazione

- ❑ Sublotto: gli interventi in stazione di Ponte Gardena sono stati attivati nel 2016, anche con la realizzazione dell'ACC. Sono state affidate le prestazioni di adeguamento della viabilità podereale per l'accesso alle aree di emergenza poste agli imbocchi delle interconnessioni di Ponte Gardena. Attualmente è in corso l'attività di verifica della Progettazione Esecutiva redatta dell'Appaltatore.
- ❑ Lotto 1: nella seduta del 3 marzo 2017 il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo. La pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale è avvenuta in data 08/06/2017. E' stato ultimato l'aggiornamento del Progetto Definitivo per recepire le prescrizioni contenute nella Delibera CIPE. A febbraio 2019 si è svolta l'ultima seduta di Conferenza dei Servizi sulle parti variate. In data 27/07/2020 RFI ha approvato la Progettazione Definitiva delle parti variate (G.U. 01/08/2020). Attualmente è in corso l'attività negoziale, il cui bando è stato pubblicato sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea in data 18/08/2020.



CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO	
Lunghezza complessiva	22,3 km
Categoria	D4
Pendenza massima	12,5 ‰ in linea
Raggio minimo	2.500 m
Velocità max di tracciato	225 km/h



Accesso al Brennero lotto 2 – Circonvallazione di Bolzano

Descrizione dell'intervento

Il tracciato si sviluppa tra le località di Prato Isarco e Bronzolo, interamente in galleria (Val d'Ega) per una estesa di circa 10 km, con ulteriori 4 km circa di interconnessioni. Obiettivo dell'intervento è la realizzazione di uno shunt dell'abitato di Bolzano per il transito dei treni merci.

Obiettivi e benefici

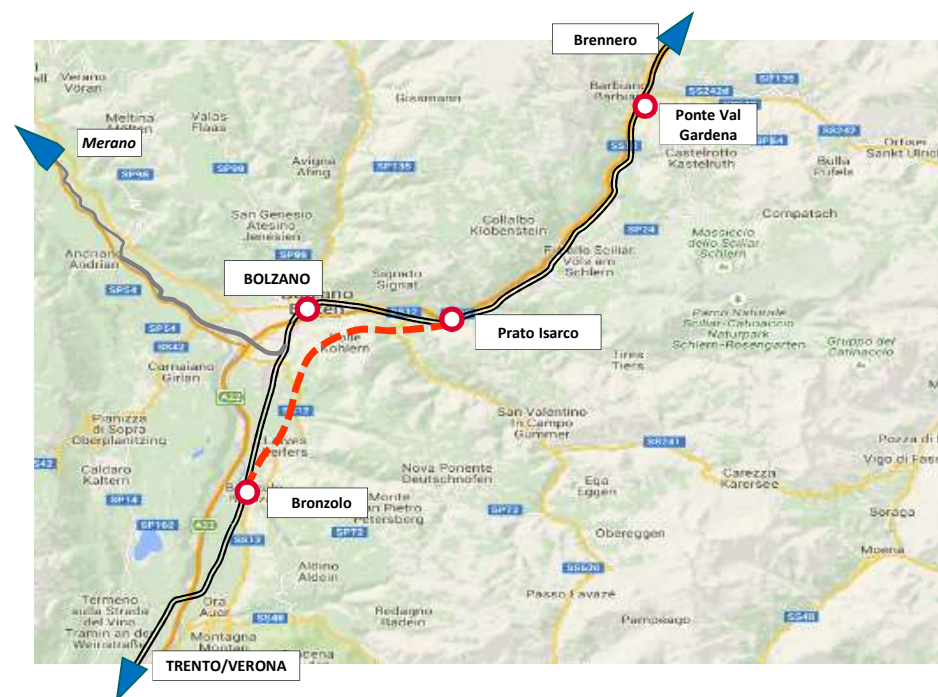
- Incremento della capacità della linea.
- Migliore offerta in termini di regolarità e riduzione dei tempi di percorrenza.

Stato di attuazione

La progettazione preliminare, sviluppata negli anni tra il 2002 e 2003, è stata trasmessa da RFI al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel giugno 2003 nel rispetto dell'iter approvativo previsto dalla Legge n° 443 del 2001 (Legge Obiettivo). Nel DEF 2017 il progetto è indicato in fase di Project Review.

**Avanzamento ad oggi:
Progetto in fase di Project Review**

**CVI: 852 M€
Finanziati: 8 M€**



Accesso al Brennero lotto 3 – Circonvallazione di Trento e Rovereto

Descrizione dell'intervento

Il progetto ha origine in località Roncafort, nei pressi dell'interporto di Trento, procedendo in stretto affiancamento alla linea storica, per poi portarsi in prossimità della sede dell'ex scalo Filzi, da cui ha origine la galleria di Trento, che termina presso la località Acquaviva, dell'estesa di circa 12 km a doppia canna. La nuova linea continua allo scoperto in stretto affiancamento alla linea storica e, tra Aldeno e Besenello, imbocca la galleria Zugna a doppia canna, dell'estesa di circa 16,7 km, per uscire in località Marco, realizzando così anche la circonvallazione di Rovereto.

Obiettivo dell'intervento è la realizzazione del quadruplicamento della tratta compresa tra gli abitati di Trento e Rovereto, con shunt dei rispettivi abitati per il transito dei treni merci.

CVI: 1.555 M€
Finanziati: 7 M€

Avanzamento ad oggi:
Attività progettuali in corso

Obiettivi e benefici

- Incremento della capacità della linea.
- Migliore offerta in termini di regolarità e riduzione dei tempi di percorrenza.

Stato di attuazione

- ❑ Nel DEF 2017 il progetto è indicato in fase di «Project Review».
- ❑ Presentato il Progetto Preliminare all'Osservatorio per il Corridoio del Brennero della Provincia di Trento. Registrata condivisione delle soluzioni per la sola circonvallazione di Trento (Lotto 3°)
- ❑ Nel 2018 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa RFI-PAT-Comune Trento per individuazione degli input per la «Project Review» della sola Circonvallazione di Trento e la possibile compatibilizzazione con gli altri interventi di mobilità locale in studio.
- ❑ Nel 2019 è stato sottoscritto l'Atto aggiuntivo al Protocollo d'intesa, nel quale RFI si è impegnata a sviluppare la revisione del PFTE della Circonvallazione di Trento. Nel mese di dicembre 2020, RFI ha completato gli elementi per avviare la fase di Consultazione Pubblica ai sensi della normativa provinciale. Le attività progettuali potranno essere concluse entro il secondo trimestre 2021.
- ❑ Il progetto della circonvallazione di Trento è inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – NEXTGENERATIONITALIA.



Accesso al Brennero lotto 4 – Ingresso nel nodo di Verona



Descrizione dell'intervento

La tratta in ingresso Verona si sviluppa per una lunghezza di circa 9.5 km a partire dalla località S. Massimo, nei pressi della stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova, in affiancamento al tracciato ferroviario esistente fino a circa 500 m a nord del Forte Chievo poco a sud dell'abitato di Parona.

Da qui il tracciato abbandona quello esistente e devia in direzione nord-ovest per 2,5 km circa fino a incontrare l'attuale linea ferroviaria nei pressi dell'abitato di Settimo di Pescantina, e proseguire, in affiancamento alla stessa, fino al nuovo bivio di connessione con la linea esistente che verrà realizzato in prossimità della stazione di Pescantina.

CVI: 998 M€
Finanziati: 25 M€

Avanzamento ad oggi:
Attività di project review in corso

Obiettivi e benefici

- 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.



Stato di attuazione

- ❑ Si sono tenuti diversi incontri con il Comune, con la partecipazione dell'allora Commissario di Governo, durante i quali sono poste le basi per una Project Review, come indicato nell'allegato al DEF 2017. Sono stati sviluppati approfondimenti progettuali con lo scopo di ottimizzare l'impatto delle opere sulla viabilità stradale del Comune di Verona, contenere i costi e accelerare i tempi di esecuzione. È in fase di sottoscrizione tra RFI, Regione Veneto, Provincia di Verona e i Comuni interessati, l'Integrazione del Protocollo di intesa sottoscritto in data 14 maggio 2013 per la revisione ed aggiornamento del Progetto Preliminare.
- ❑ Lo schema del documento è stato approvato con delibera dalle giunte dei comuni coinvolti e dalla Regione Veneto. Sulla base delle sopraccitate approvazioni, nelle more dalla sottoscrizione, RFI ha avviato le attività di project review, che saranno completate entro il terzo trimestre del 2021.
- ❑ L'intervento è compreso nella tabella V.2.6 «Interventi Prioritari da sottoporre a Project Review – Modalità ferroviaria» dell'allegato al DEF 2020 «#italiaveloce»

Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)

Descrizione dell'intervento

I lotti di completamento riguardano:

- Lotto 5 tratto Bronzolo – Trento Nord con un' estesa di km 48,5. L' obiettivo del lotto è dare continuità alla direttrice collegando i lotti prioritari 2 (Circonvallazione di Bolzano) e 3 (Circonvallazione di Trento e Rovereto)
- Lotto 6 tratto Rovereto (località Marco) - Pescantina con un' estesa di km 41,9. L' obiettivo del lotto è dare continuità alla direttrice collegando i lotti prioritari 3 (Circonvallazione di Trento e Rovereto) e 4 (Ingresso a Verona)
- Lotto 7 tratto Ponte Gardena – Prato Isarco con un' estesa di km 20,1. L'obiettivo del lotto è dare continuità alla direttrice collegando i lotti prioritari 1 (Fortezza – Ponte Gardena) e 2 (Circonvallazione di Bolzano)

CVI: 3 M€
Finanziati: 0 M€

Avanzamento ad oggi:
Lotto 5: PFTE ultimato
Lotto 6: aggiornamento valutazioni pre fattibilità
Lotto 7: PFTE ultimato

Obiettivi e benefici

- Incremento della capacità della linea
- Migliore offerta in termini di regolarità e riduzione dei tempi di percorrenza



Stato di attuazione

- Lotto 5: studio di Fattibilità sviluppato dalla Provincia Autonoma di Bolzano ultimato nel 2009 per inserimento tracciato in PUC. Attivo GdL ambito Osservatorio Corridoio del Brennero Provincia di Trento per aggiornamento valutazioni pre fattibilità.
- Lotto 6: Attivo GdL ambito Osservatorio Corridoio del Brennero Provincia di Trento per aggiornamento valutazioni pre fattibilità.
- Lotto 7: studio di Fattibilità ultimato nel 2003.

- **Completamento raddoppio Pescara – Bari**
- **Itinerario Napoli- Bari**



Completamento raddoppio Pescara – Bari (tratta Termoli – Ripalta - Lesina)

Descrizione dell'intervento

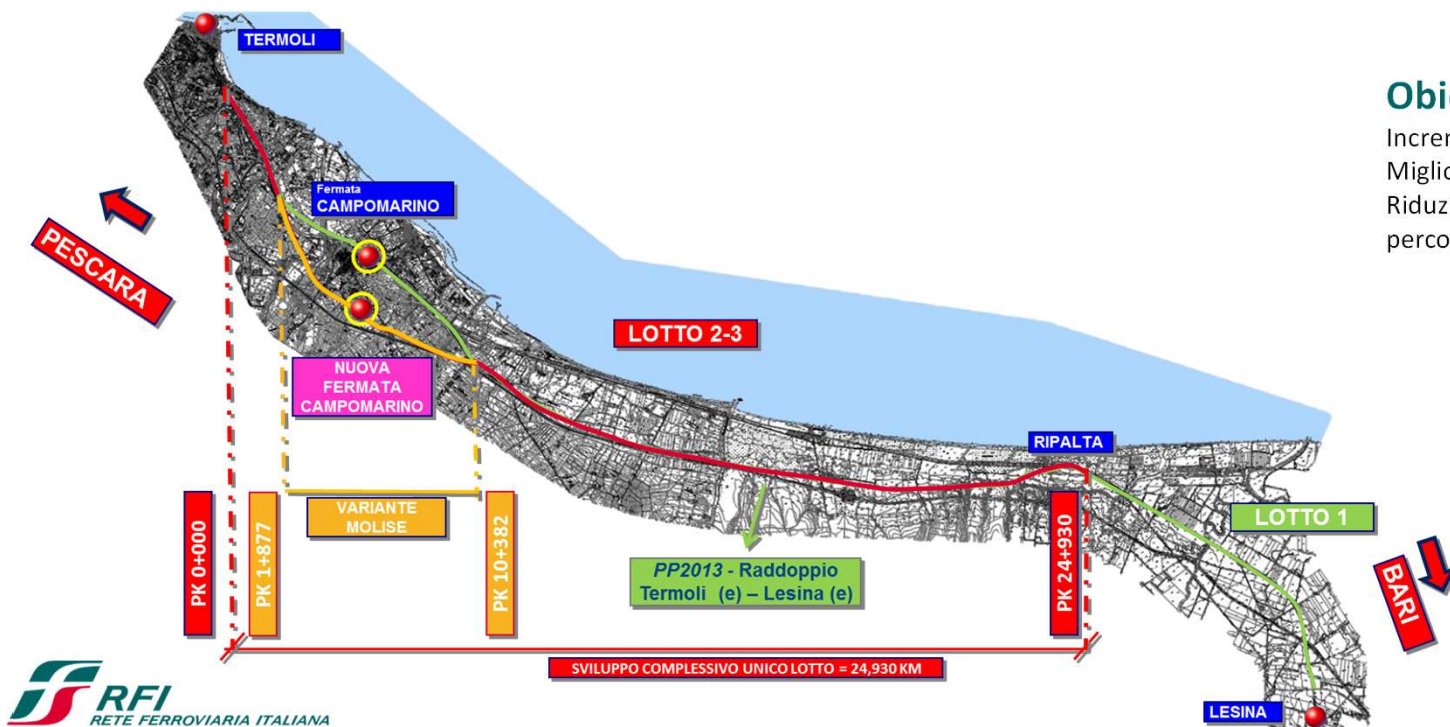
Il progetto completa il programma di raddoppio della direttrice Adriatica nella tratta Pescara – Bari ed interessa le Regioni Molise e Puglia.

Il progetto, inizialmente suddiviso in tre lotti funzionali (lotto 1: tratta Ripalta – Lesina interamente in Regione Puglia; lotto 2: tratta Termoli – Campomarino interamente nel territorio della Regione Molise; lotto 3: raddoppio tra Campomarino e Ripalta a cavallo tra Molise e Puglia) è attualmente articolato 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.

CVI: 700 M€
Finanziati: 700 M€



Obiettivi e benefici

- Incremento della capacità da 4 a 10 treni/h
- Miglioramento della regolarità della circolazione
- Riduzione dei tempi di percorrenza per i servizi lungo percorso

Completamento raddoppio Pescara – Bari (tratta Termoli – Ripalta - Lesina)



Avanzamento ad oggi:
Lotto 1: in corso di conclusione attività negoziali
Lotto 2+3: Iter autorizzativo in corso

Attivazione Ripalta – Lesina: 2025
Attivazione Termoli - Ripalta: 2028

Stato di attuazione

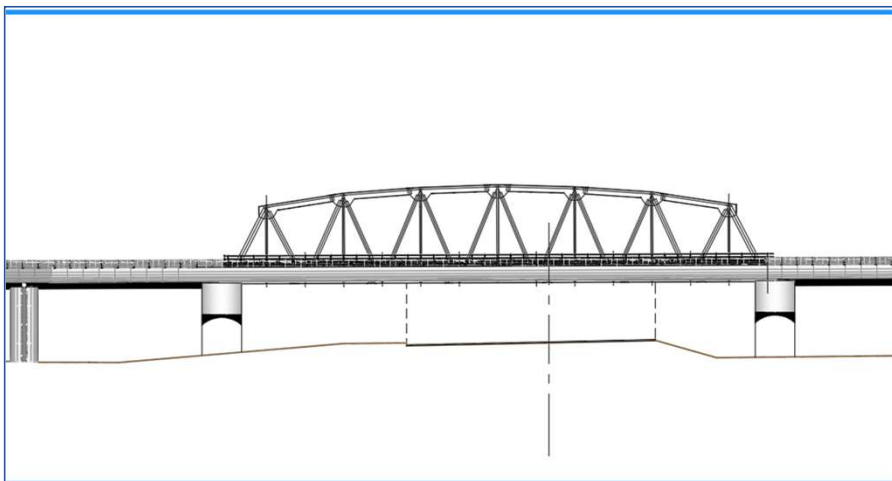
LOTTO 1 (Ripalta – Lesina)

- Stipula convenzione febbraio 2021
- Inizio lavori novembre 2021
- Attivazione aprile 2025

Stato di attuazione

LOTTO 2+3 (Termoli – Ripalta)

- Parare VIA febbraio 2021
- Chiusura CDS marzo 2021
- Pubblicazione GU Delibera CIPE del PD luglio 2021
- Avvio attività negoziali novembre 2021
- Inizio lavori aprile 2023
- Attivazione novembre 2028



Itinerario Napoli- Bari

Rif. Scheda
1

Descrizione

Il programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli - Bari è ripartito in diversi sottoprogetti:

- il raddoppio in variante della tratta Napoli-Cancello per un'estesa complessiva di 15,5 km, passando dalla stazione AV di Napoli Afragola;
- il raddoppio e la velocizzazione della linea storica tra Cancello - Frasso Telesino e Frasso Telesino - Vitulano per un'estesa di circa 46 Km;
- il raddoppio in variante di circa 47 km di linea della tratta Apice - Orsara, di cui 80% in galleria, con realizzazione della nuova stazione di «Irpinia»;
- Il raddoppio in variante della tratta Orsara - Bovino.

Oltre a questi interventi sulle linee ferroviarie, sono previsti importanti interventi di potenziamento delle stazioni di Napoli e Bari, che prevedono la riorganizzazione degli itinerari e l'adozione delle tecnologie più moderne per la gestione del traffico: Apparati Centrali Computerizzati (ACC) e Apparati Centrali Computerizzati Multistazione (ACCM).

Obiettivi/Benefici

- Riduzione tempi di percorrenza: Roma-Bari recupero fino a 35' da 3h54' a circa 3h; collegamento diretto Napoli-Bari in circa 2h (rispetto agli attuali 3h 34' con cambio a Caserta)
- Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio
- Miglioramento accessibilità: nodo interscambio Irpinia
- Adeguamento prestazionale (modulo, sagoma, peso assiale) per consentire il transito di treni merci di lunghezza fino a 750 m e in grado di trasportare container high-cube e semirimorchi (codifica traffico combinato P/C80) senza limitazioni di peso assiale (codifica D4)

Punti di attenzione

- Sovrapposizione con PON/FSC 14-20 (1.149 milioni di euro) e programmazione 2021-2027
- La funzionalità di alcune opere riguarda l'orizzonte oltre 2026 .



Importi in milioni di euro

Intervento	Costo	Risorse agg.2018-2019	PNRR – Spesa 2020-2026		Fabbisogni residui	Anno attivazione	KPI al 2026 (km)
			Progetti in essere	Nuovi progetti			
Napoli-Cancello	813	813	107		-	2023	15,6
Cancello-Frasso	630	630	38		-	2023	16,5
Frasso-Telese	404	404	296		-	2025	30,0
Telese-Vitulano	691	691	346		-	2026	
Apice-Hirpinia	889	889	604		-	2026	18,7
Hirpinia-Orsara	1.535	1.535			-	2027	
Orsara-Bovino	562	562			-	2026	11,8
Bovino-Cervaro	263	263	8		-	2017	23,0
	5.787	5.787	1.399	-	-		115,6
			1.399				

Itinerario Napoli- Bari



Costo: 5.787 M€
Finanziamenti: 5.787 M€

- Interventi integralmente finanziati
- Interventi parzialmente finanziati
- Interventi da finanziare

Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Canello-Napoli per integrazione con linea AV/AC

Descrizione Progetto

Il Progetto costituisce il primo segmento dell'itinerario Napoli Bari e concretizza, inserendosi nella nuova stazione di Napoli Afragola, l'integrazione delle linee storiche con il sistema di alta velocità.

Gli interventi consistono nella realizzazione di una variante all'attuale linea Napoli-Canello per un'estesa complessiva di 15,5 km con velocità di 130 Km/h, 3 nuove fermate 1 nuova 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.

CVI: 813 M€
FINANZIATI: 813 M€



Benefici

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà: l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora)

- La riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 35' per i servizi lungo percorso Roma-Bari)
- Il miglioramento della regolarità della circolazione
- Una maggiore accessibilità dei territori serviti dalla nuova infrastruttura

Nello specifico l'intervento garantisce l'integrazione della linea convenzionale con la linea AV/AC Roma-Napoli/Reggio Calabria e una migliore l'accessibilità dei comuni limitrofi alla città di Napoli.

Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Canello-Napoli

Stato di attuazione



Realizzazione solettone di copertura Gall. Casalnuovo

Avanzamento ad oggi:

Fase realizzativa

Attivazione 2023

- ❑ Luglio 2016: avviate le procedure di esproprio delle aree.
- ❑ Dicembre 2016: consegnate attività di Bonifica da ordigni esplosivi propedeutiche all'esecuzione dei lavori dell'intervento complessivo.
- ❑ Febbraio 2017: emesso il Provvedimento di Aggiudicazione per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori dell'intervento complessivo.
- ❑ dicembre 2017: consegna prestazioni per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori dell'intervento complessivo.
- ❑ novembre 2018: consegnati i lavori

Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Canello – Frasso Telesino

Descrizione Progetto

Gli interventi consistono nel raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Canello e Frasso Telesino per un'estesa di circa 16 Km, sviluppandosi in completa variante tra Canello e Valle di Maddaloni (6 km) e ripercorrendo l'attuale corridoio per la tratta Valle di Maddaloni- Frasso Telesino (9 km).

La tratta si caratterizza per la presenza di una Galleria naturale di 4 km (Monte Aglio)

E' inoltre prevista la realizzazione della variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni e il collegamento con l'impianto di Marcanise Scalo

CVI: 630 M€
FINANZIATI: 630 M€



Benefici

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà:

- l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora)
- La riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 35' per i servizi lungo percorso Roma-Bari)
- Il miglioramento della regolarità della circolazione
- Una maggiore accessibilità dei territori serviti dalla nuova infrastruttura.

Nello specifico l'intervento consentirà di realizzare un collegamento diretto per le relazioni Napoli – Benevento – Bari con un significativo recupero dei tempi di percorrenza grazie all'eliminazione della rottura di carico nella stazione di Caserta. L'intervento consentirà altresì il miglioramento del collegamento merci tra l'area di Sud-Est e lo scalo di Maddaloni-Marcanise, oggi realizzato tramite la linea Benevento - Caserta e la linea Caserta-Canello, con inversione di marcia dei treni nell'impianto di Caserta.

Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Canello- Frasso T.

Stato di attuazione



Fasi di scavo galleria Monte Aglio

Avanzamento ad oggi:

Fase realizzativa

Attivazione 2023

- ❑ Luglio 2016: avviate le procedure di esproprio delle aree.
- ❑ Febbraio 2017: consegnate attività di Bonifica da ordigni esplosivi propedeutiche all'esecuzione dei lavori dell'intervento complessivo.
- ❑ Marzo 2017: emesso il Provvedimento di Aggiudicazione per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori dell'intervento complessivo.
- ❑ Gennaio 2018: consegna prestazioni per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori dell'intervento complessivo.
- ❑ Gennaio 2019: consegnati i lavori

Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino- Vitulano (Benevento)

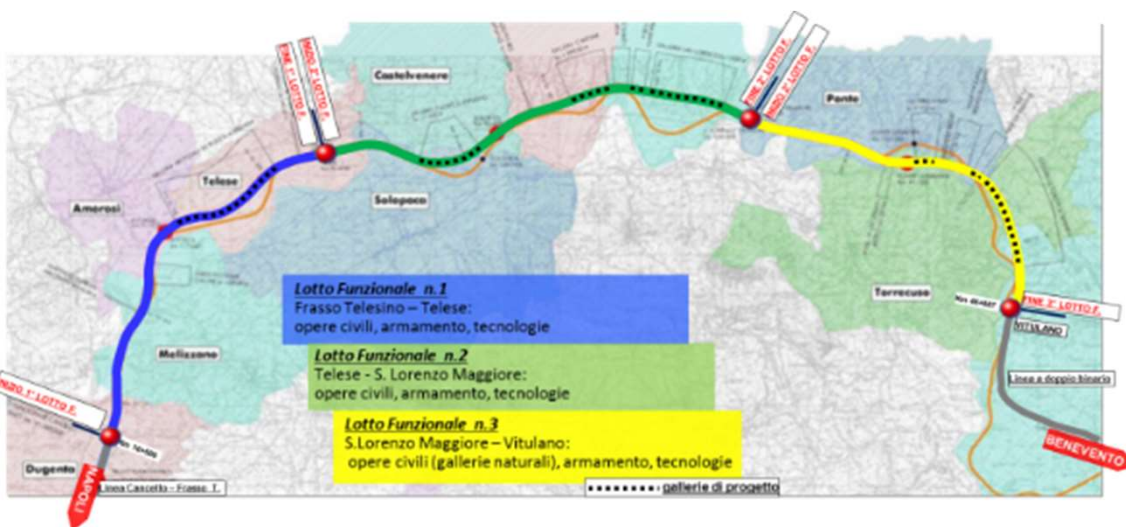
Descrizione Progetto

Gli interventi consistono nel raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Frasso Telesino e Vitulano (Benevento), ripercorrendo l'attuale corridoio per un'estesa di 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 – Telese;
- 2° lotto funzionale: Telese – S. Lorenzo Maggiore;
- 3° lotto funzionale: S. Lorenzo Maggiore – Vitulano.

CVI: 1.095 M€
FINANZIATI: 1.095 M€



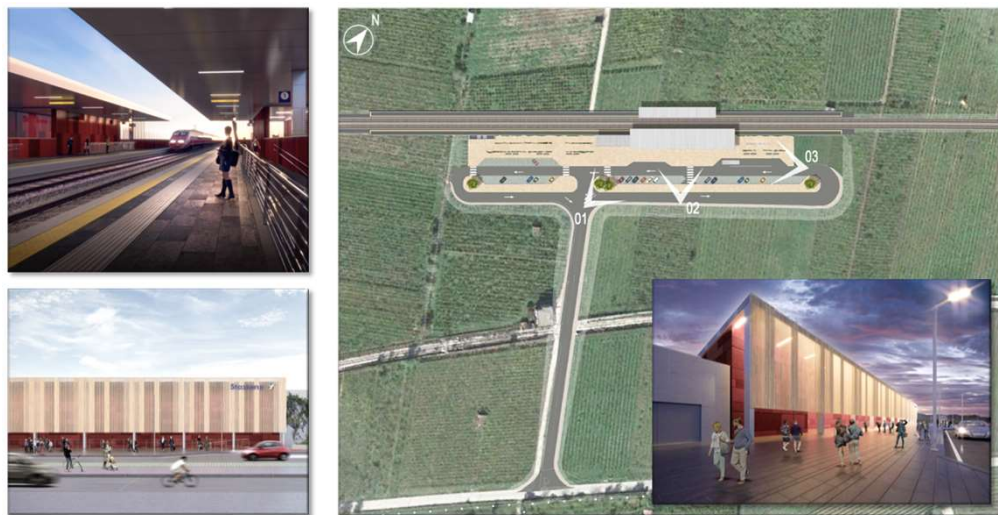
Benefici

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà:

- l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora)
- La riduzione dei tempi di percorrenza
- Il miglioramento della regolarità della circolazione
- Una maggiore accessibilità dei territori serviti dalla nuova infrastruttura.

Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino - Vitulano (Benevento)

Stato di attuazione



Fermata di Solopaca

Avanzamento ad oggi:
 1° Lotto Frasso - Teleso: Consegnati lavori Dic. 2020
 2° e 3° Teleso - Vitulano Lotto: Consegna Prestazioni PE Dic. 2020

Attivazione 2025/2026

- ❑ Per il 1° Lotto Frasso Telesino – Teleso, a luglio 2019 è avvenuto l’affidamento definitivo, ad agosto 2019 si è proceduto alla consegna delle prestazioni di progettazione esecutiva ed all’ avvio delle attività di BOE. La consegna dei lavori è avvenuta a dicembre 2020
- ❑ Per il 2° e 3° Lotto Teleso – S. Lorenzo, S. Lorenzo – Vitulano, a fine luglio 2019 si è tenuta l’indizione della gara la cui aggiudicazione provvisoria è avvenuta a giugno 2020. Dopo che il TAR Campania ha respinto il ricorso del 2^ classificato avverso l’aggiudicazione provvisoria, si è proceduto all’aggiudicazione definitiva e quindi alla stipula della Convenzione e Consegna prestazione di PE a dicembre 2020

Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice - Orsara

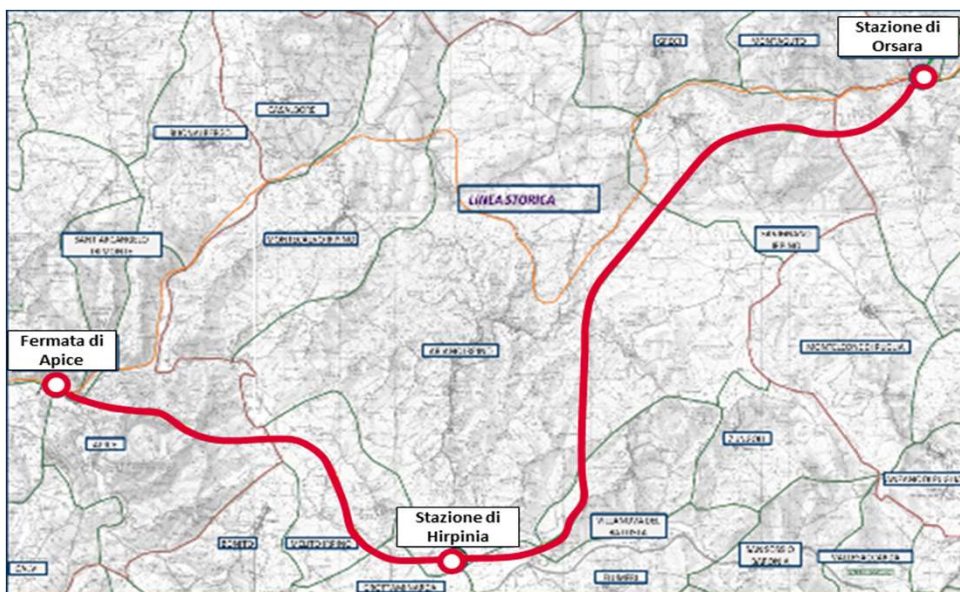
Descrizione Progetto

Gli interventi consistono nella realizzazione di una linea con caratteristiche Alta Capacità tra Apice e Orsara di Puglia che si sviluppa completamente in variante rispetto alla linea esistente per un'estesa di circa 47 km, di cui circa l'80% in galleria. Nell'ambito del progetto é prevista la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'Irpinia. Verranno realizzate 2 nuove stazioni e 1 fermata e soppressi 5 passaggi a livello.

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

1° lotto funzionale: Apice - Hirpinia;

2° lotto funzionale: Hirpinia – Orsara ;



CVI: 2.424 M€
FINANZIATI: 2.424 M€

Benefici

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà:

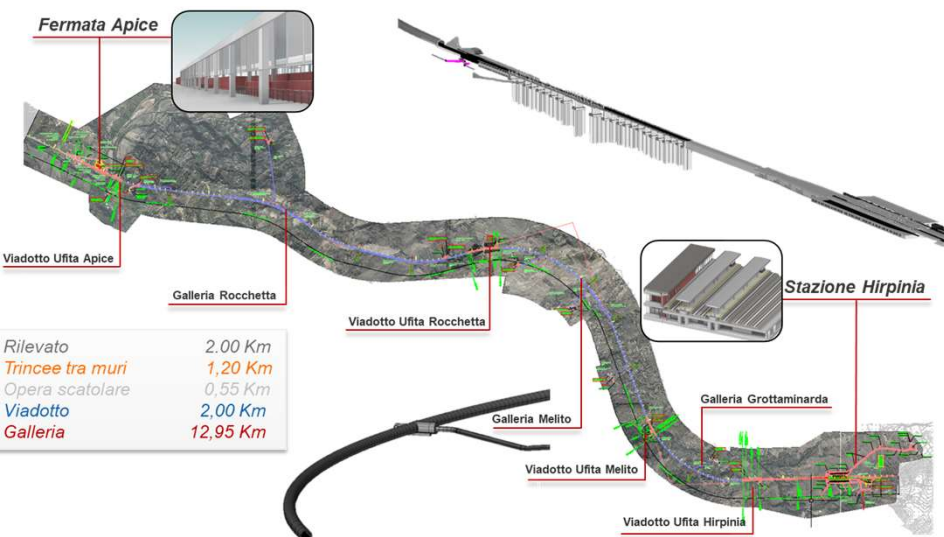
- l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora)
- La riduzione dei tempi di percorrenza
- Il miglioramento della regolarità della circolazione
- Una maggiore accessibilità dei territori serviti dalla nuova infrastruttura.

Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Apice - Orsara

Stato di attuazione

Avanzamento ad oggi:
 1° Lotto Apice - Hirpinia: Consegnati lavori Sett. 2020
 2° Lotto Hirpinia - Orsara: Pubblicato Bando di gara nov. 2020

Attivazione 2026/2027*



Macro descrizione del progetto

- ❑ 1°lotto Apice- Hirpinia: a maggio 2019 è avvenuta l’aggiudicazione definitiva; ad agosto 2019 si è proceduto alla consegna delle prestazioni di progettazione esecutiva ed all’ avvio delle attività di BOE. I lavori sono stati consegnati il 28 settembre 2020
- ❑ 2^ lotto Hirpinia-Orsara: a febbraio 2020 si è concluso l’iter di CdS di approvazione del Progetto Definitivo. A seguito dell’aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma 2017-2021, si è proceduto ad avviare le attività negoziali con pubblicazione del bando di gara a novembre 2020.

* il 1° Lotto è previsto completarsi per dicembre 2026;
 Per il 2° Lotto si valuteranno ottimizzazioni per rendere possibile attivazione entro 2026

Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio tratta Orsara – Bovino

CVI: 562 M€
FINANZIATI: 562 M€

Descrizione Progetto

L'intervento prevede il raddoppio della tratta Bovino – Orsara per un'estesa di circa 12 km, e si sviluppa sostanzialmente in variante e in galleria rispetto all'attuale tracciato. E' prevista la dismissione delle due stazioni di Bovino ed Orsara.

Benefici

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà:

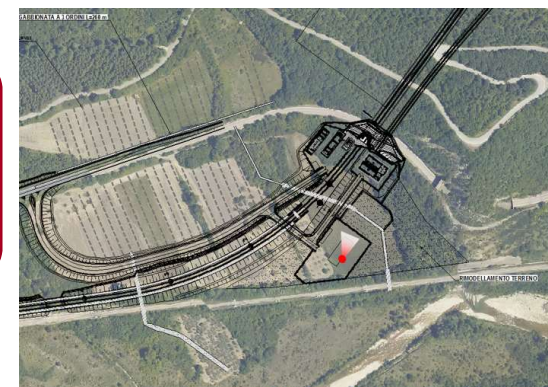
- l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora)
- La riduzione dei tempi di percorrenza
- Il miglioramento della regolarità della circolazione

Stato di attuazione

- ❑ Il 24 luglio 2019 avviata la Conferenza dei Servizi, il 22 luglio 2020 è stato pubblicato sul sito del MATTM il parere (favorevole con prescrizioni) della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale 3427 del 22/05/2020 relativo al progetto Orsara-Bovino. Con Decreto n. 184 del 27 agosto il MATTM ha espresso giudizio favorevole. L'Ordinanza n. 48 di approvazione del Progetto definitivo è stata pubblicata sulla GURI il 29 settembre 2020
- ❑ Le attività negoziali sono state avviate con la pubblicazione del bando di gara sulla GUUE del 5 ottobre 2020.



Avanzamento ad oggi:
Pubblicato Bando di gara
5 ott. 2020
Attivazione 2026



Bretella provvisoria imbocco galleria Orsara lato Napoli

Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio tratta Cervaro - Bovino

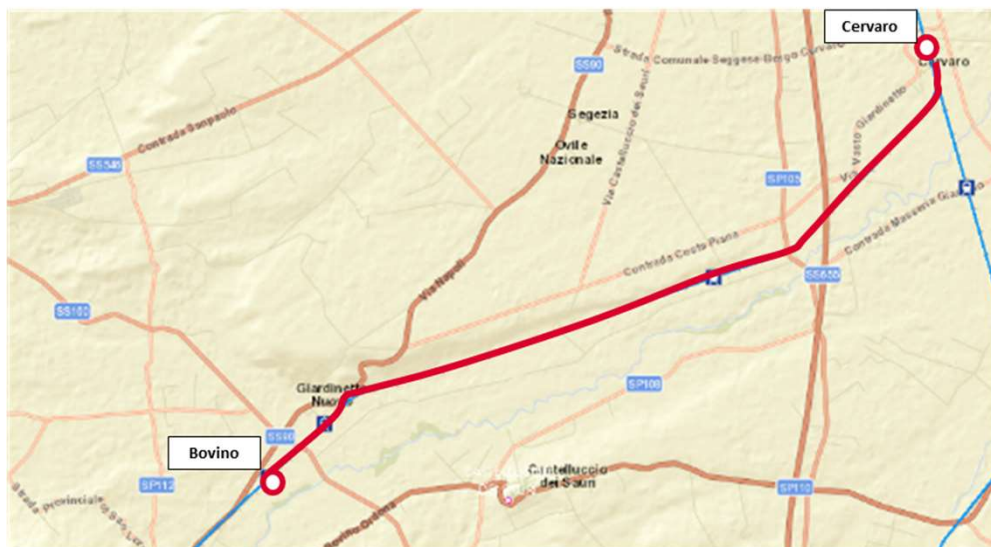
Descrizione Progetto

L'intervento prevede il raddoppio, prevalentemente in variante, per un'estesa di circa 23 Km, la 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.

CVI: 263 M€
FINANZIATI: 263 M€

TRATTA ATTIVATA GIUGNO 2017



Benefici

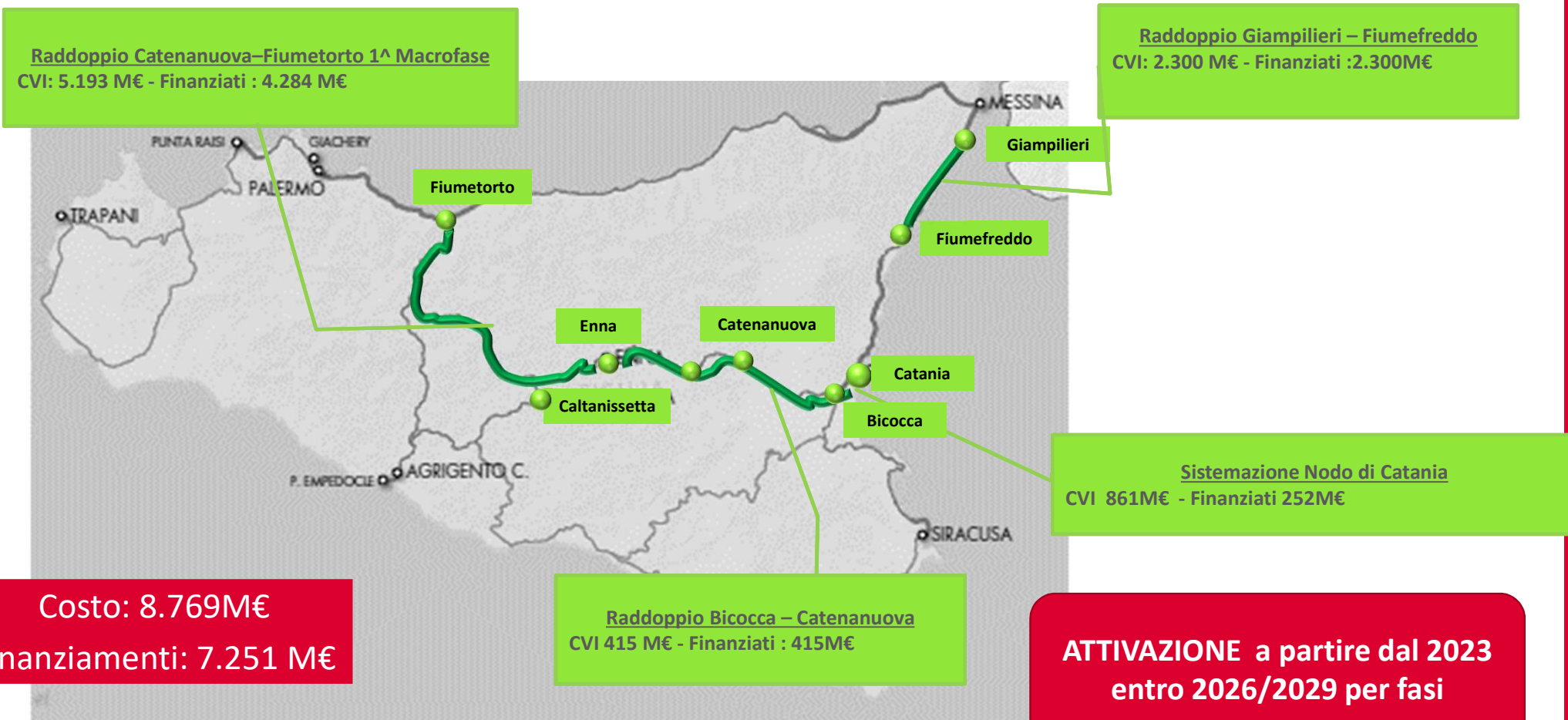
Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà:

- l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora)
- La riduzione dei tempi di percorrenza
- Il miglioramento della regolarità della circolazione
- Una maggiore accessibilità dei territori serviti dalla nuova infrastruttura.

- **Itinerario Messina Catania Palermo**
- **Linea Palermo - Trapani via Milo**



Itinerario Messina Catania Palermo – quadro di insieme

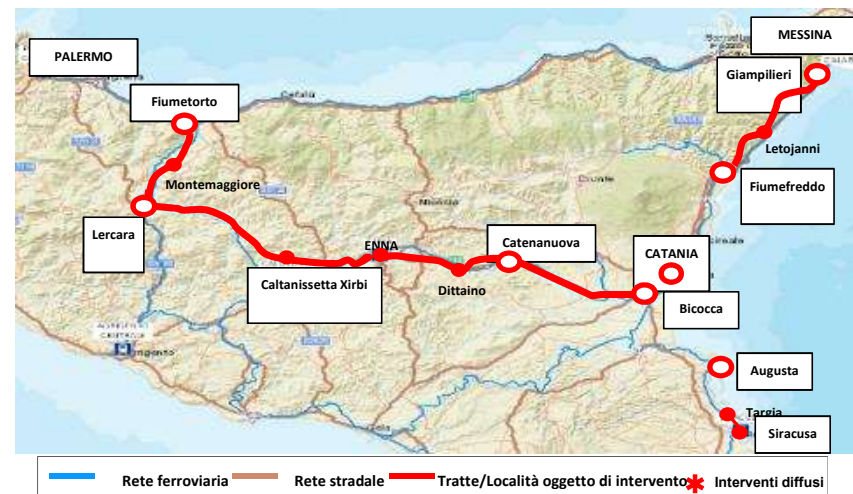


Palermo-Catania-Messina

Descrizione

Il progetto consiste nella realizzazione dell'AVR per collegare le 3 aree metropolitane siciliane, migliorando altresì l'accessibilità dei principali centri del versante ionico e delle province di Enna e Caltanissetta, ed è articolato nei seguenti interventi funzionali:

- 1^a macrofase Palermo-Catania: doppio binario nelle tratte Fiumetorto – Lercara Diramazione e Catenanuova-Bicocca e nuovo semplice binario velocizzato nella tratta Lercara D.ne – Catenanuova
- Raddoppio Fiumefreddo-Giampileri: variante di tracciato prevalentemente in galleria realizzabile in due fasi funzionali (1^a fase Fiumefreddo-Letojanni, 2^a fase Letojanni-Giampileri)



Obiettivi/Benefici

- riduzione dei tempi di percorrenza: Palermo - Catania in meno di due ore rispetto alle attuali 3h; Riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Messina – Catania
- Incremento di capacità (da 4 a 10 treni/h) sulle tratte oggetto di raddoppio, ed in particolare sulla relazione Messina-Catania
- Miglioramento prestazioni: adeguamento prestazionale (modulo, sagoma, peso assiale) per consentire il transito di treni merci di lunghezza fino a 600 m e in grado di trasportare container high-cube (codifica traffico combinato P/C45) senza limitazioni di peso assiale (codifica D4), coerentemente con gli sviluppi programmati nei porti e nei terminali intermodali siciliani
- miglioramento dell'accessibilità grazie alla realizzazione di nuove località di servizio e interconnessioni con la rete esistente: nuova fermata Taormina

Importi in milioni di euro

Intervento	Costo	Risorse agg.2018- 2019	PNRR – Spesa 2020-2026		Fabbisogni residui	Anno attivazione	KPI al 2026 (km)
			Progetti in essere	Nuovi progetti			
Lotto 6 Bicocca-Catenanuova	412	412	139		-	2023	37,4
Lotto 5 Catenanuova-Dittaino	521	521	321		-	2026	21,8
Lotto 4b Dittaino-Enna	575	575	297		-	2026	14,9
Lotto 4a Enna-Caltanissetta Xirbi	1.140	231		317	592	2026	26,7
Lotto 3 Caltanissetta Xirbi-Lercara	1.459	1.459	366		-	2026	47,1
Lotto 1+2 Lercara-Montemaggiore-Fiumetorto	1.502	1.502			-	2028	
Raddoppio Letojanni-Taormina-Fiumefreddo	872	872			-	2028-29	
Raddoppio Giampileri-Taormina	1.428	1.428				2028-29	
	7.908	6.999	1.123	317	592		147,9
			1.440				

Raddoppio Giampileri - Fiumefreddo

Descrizione dell'intervento

Il progetto, che si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Palermo - Catania - Messina consiste nel raddoppio in variante della tratta Giampileri - Fiumefreddo per un'estesa di circa 42 km, di cui gran parte in galleria.

Il progetto è articolato in due fasi funzionali distinte:

1. raddoppio tratta Fiumefreddo – Letojanni
2. raddoppio tratta Letojanni – Giampileri, che completerà il raddoppio della linea Catania - Messina.

Nell'ambito del progetto saranno realizzate le nuove località di servizio di Fiumefreddo e di Sant'Alessio - Santa Teresa, Alcantara, Taormina, Nizza - Alì e Itala - Scaletta.

Velocità massima di tracciato 160 km/h in rango C con classificazione peso assiale D4. La linea sarà gestita con ACC-M dal posto centrale di Palermo e sarà attrezzata con ERTMS.

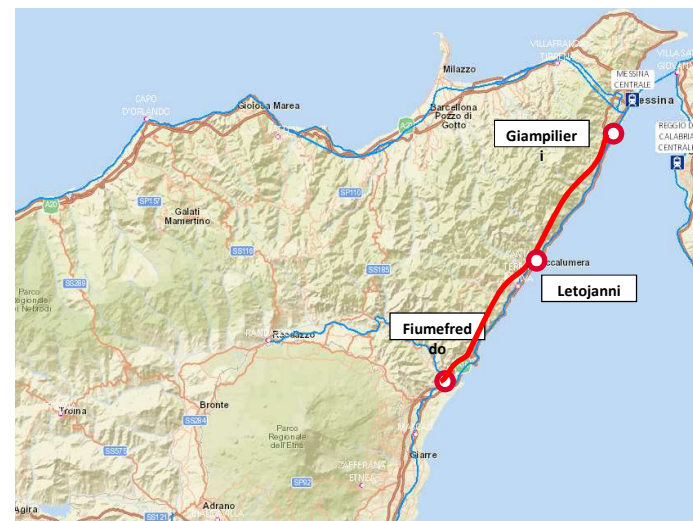
Obiettivi e Benefici

- Incremento di capacità (da 4 a 10 treni/h)
- Riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Messina – Catania
- Miglioramento della regolarità della circolazione
- Miglioramento dell'accessibilità, grazie alla realizzazione delle nuove località di servizio.

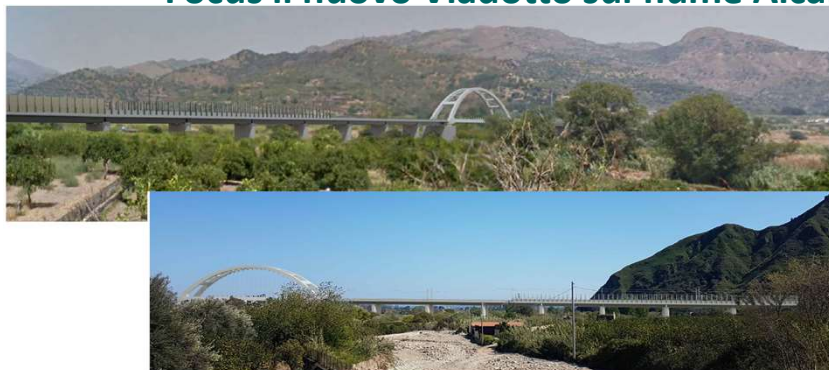
Stato d'attuazione

- ❑ Progettazione Definitiva entrambi i lotti approvata dal Commissario Sblocca Italia 09/09/2020 .
- ❑ Pubblicazione Bandi di Gara 01/10/2020, affidamento previsto Luglio 2021
- ❑ Consegna Prestazioni entro secondo semestre 2021

CVI : 2300 M€
Finanziati : 2300 M€



Focus il nuovo Viadotto sul fiume Alcantara



Avanzamento ad oggi
In corso iter negoziale affidamento lavori.
ATTIVAZIONE 2028/2029

Nuovo collegamento Palermo – Catania 1^a macrofase

Descrizione dell'intervento

La realizzazione del nuovo collegamento Palermo-Catania, prevede il doppio binario nelle tratte Bicocca - Catenanuova e Fiumetorto – Lercara Diramazione e nuovo semplice binario velocizzato nella tratta Lercara D.ne – Catenanuova in variante di tracciato, con cunicoli di sicurezza paralleli alle lunghe gallerie di sezione allargata.

L'intervento è articolato nei seguenti lotti:

- LOTTO 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"
- LOTTO 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"
- LOTTO 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"
- LOTTO 4b "Enna-Dittaino"
- LOTTO 5 "Dittaino-Catenanuova"
- LOTTO 6 "Catenanuova-Bicocca"

Lunghezza complessiva 179 km, velocità di tracciato max 160 km/h, categoria peso Assiale D4 per standard TEN T. La linea sarà gestita con ACC-M dal Posto Centrale di Palermo e sarà attrezzata con ERTMS.

Benefici e Obiettivi

- ❑ riduzione dei tempi di viaggio tra Palermo e Catania, con un tempo di percorrenza stimato in circa 1h 45' rango C.
- ❑ Incremento della capacità e delle prestazioni (la nuova infrastruttura sarà adeguata alle Specifiche Tecniche per l'Interoperabilità ferroviaria)
- ❑ Nuove Stazioni per le località con servizio passeggeri tra le quali Enna e Caltanissetta

CVI : 5608 M€
Finanziati : 4699 M€

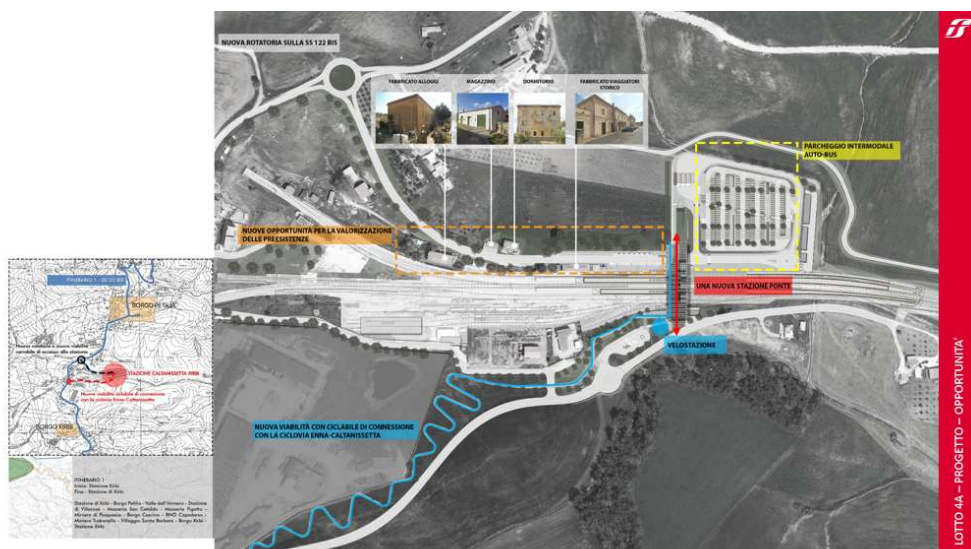


Nuovo collegamento Palermo – Catania 1^a macrofase



Avanzamento ad oggi per i
diversi lotti
ATTIVAZIONI 2023/2026/2028

Focus la nuova stazione di Caltanissetta X.bi



- ❑ LOTTO 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara«, progetto presentato al CSLP il 20 /02/2020.
- ❑ LOTTO 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi« progetto presentato al CSLP il 10/03/2020 parere pervenuto il 19/01/2021.
- ❑ LOTTO 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna« progetto presentato al CSLP in data 17/02/2020.
- ❑ LOTTO 4b "Enna-Dittaino« progetto presentato al CSLP in data 20/01/2020 parere pervenuto in data 11/08/2020 , VIA avviata in data 16/11/2020 , CdS avviata in data 17/12/2020.
- ❑ LOTTO 5 "Dittaino-Catenanuova«, progetto presentato al CSLP in data 20/12/2019 parere pervenuto in data 04/08/2020, VIA avviata in data 06/08/2020, CdS avviata in data 10/12/2020
- ❑ LOTTO 6 "Catenanuova-Bicocca", in realizzazione

Nodo Catania

Descrizione dell'intervento

Gli interventi sono finalizzati al miglioramento dell'accessibilità al servizio, nell'ambito di un più ampio piano di riqualificazione e ricucitura urbana nel nodo e sono articolati in due lotti:

1^ Fase funzionale: interrimento della linea ferroviaria tra le stazioni di Fontanarossa Aeroporto e Bicocca per il prolungamento della pista dell'aeroporto Vincenzo Bellini di Catania Fontanarossa (intervento finanziato da PO Infrastrutture FSC 2014-2020);

2^ Fase funzionale : interrimento della stazione di Catania C.le e nella realizzazione di un nuovo tracciato a doppio binario (4,8 km circa), prevalentemente in galleria, tra quest'ultima e la stazione di Catania Acquicella, nonché nella realizzazione della nuova fermata di Porto/Duomo.

Velocità max di tracciato 160 km/h, categoria peso assiale D4, La linea sarà gestita con ACC-M dal posto centrale di Palermo e sarà attrezzata con ERTMS.

CVI : 861 M€
Finanziati : 252 M€

Obiettivi e Benefici

Fase 1

- Risoluzione interferenza con Aeroporto di Catania che potrà allungare la pista

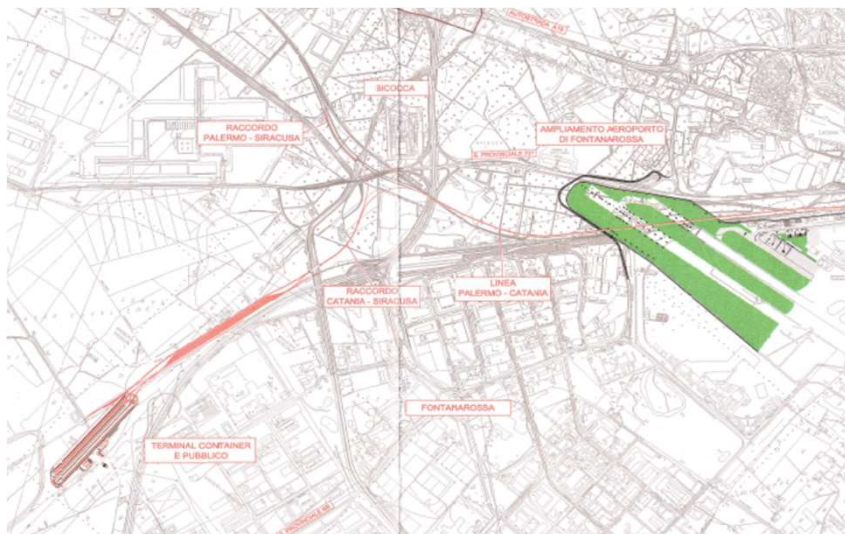
Fase 2

- Aumento di capacità con l'eliminazione del «collo di bottiglia» rappresentato dal singolo binario
- 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 frontemare attualmente occupate dai binari della stazione di Catania C.le
- Incremento di capacità (da 4 a 10 treni/h)



Nodo Catania

1^a Fase funzionale interrimento linea per prolungamento pista aeroporto Catania, focus sul lay out generale



Avanzamento ad oggi della 1^a e 2^a Fase funzionale
ATTIVAZIONE 2026/2028

- ❑ 1^a Fase Funzionale
- ❑ Invio Progetto Definitivo al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 08/05/2020

2^a Fase funzionale interrimento e raddoppio linea tra Catania c.le e Catania Acq.Illa – Focus attraversamento Porto



- ❑ 2^a Fase Funzionale
- ❑ Progettazione Definitiva avviata aprile 2020.
- ❑ Predisposizione fascicolo per CSLP sulla base del progetto di Fattibilità tecnico economica, in corso di adeguamento agli ulteriori sviluppi progettuali, per come previsto dal recente decreto leg.vo 120/2020 settembre 2020.

Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo

Descrizione dell'intervento

- potenziamento infrastrutturale mediante modifiche al corpo stradale e alle opere di difesa;
- adeguamento ai nuovi standard tecnologici;
- velocizzazione degli itinerari in deviate nelle principali località sede di incrocio.

Benefici

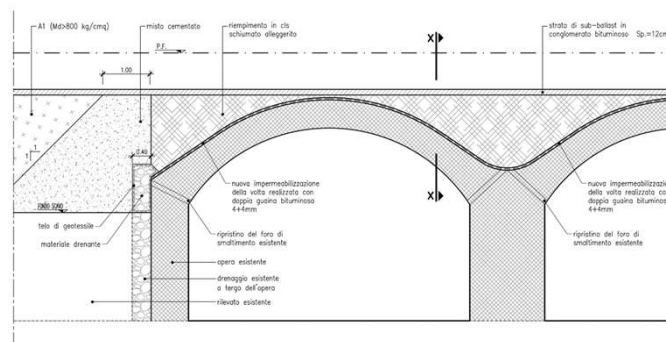
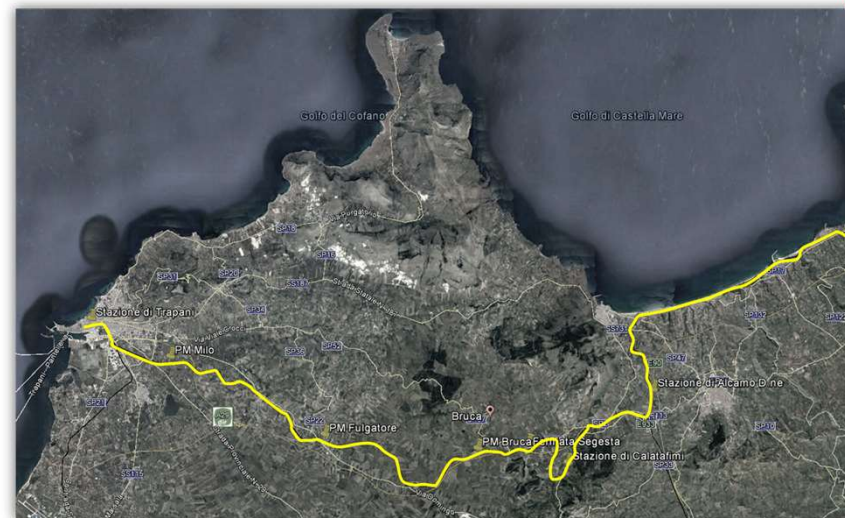
Gli interventi creano le condizioni per il ripristino del servizio commerciale sulla tratta Alcamo D.ne - Trapani via Milo.

A seguito degli interventi realizzati, si ipotizza un tempo di percorrenza minimo tra Palermo e Trapani via Milo di 1h e 30 m con 3 fermate intermedie (con un recupero di circa 50' rispetto all'attuale itinerario via Castelvetro). Sulla stessa relazione i collegamenti su gomma prevedono un tempo di percorrenza di 2 ore.

Stato d'attuazione

- ❑ Progettazione definitiva conclusa ad ottobre 2019;
- ❑ Istanza Verifica di Assoggettabilità a VIA al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ad ottobre 2019;
- ❑ Risposta del MATTM con parere di esclusione dalla procedura VIA, dicembre 2020;
- ❑ Richiesta al MIT per indizione Conferenza di Servizi, avanzata il 21/01/2021.

CVI: 144 M€
Finanziati: 144 M€



Avanzamento ad oggi
Iter autorizzativo in corso
Attivazione 2025

Elettificazione linea Palermo - Trapani via Milo

Descrizione Progetto

Il progetto consiste nella realizzazione di tutti gli impianti necessari per l'elettificazione della tratta compresa tra Cinisi - Alcamo Diramazione e Trapani "via Milo" per una lunghezza totale dell'intervento pari a poco più di 87 km.

L'intervento di elettificazione prevede la realizzazione di quattro nuove Sottostazioni Elettriche.

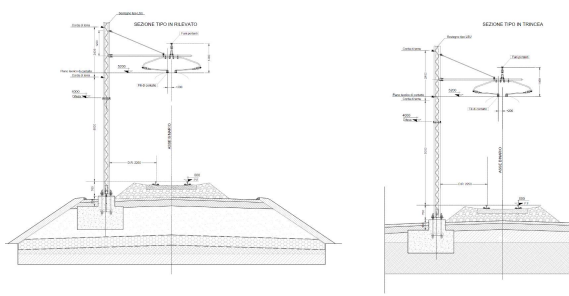
Benefici

Il progetto consente di incrementare la sostenibilità del servizio ferroviario, in quanto rappresenta un considerevole miglioramento dell'impatto ambientale in termini di inquinamento atmosferico derivante dalla sostituzione del carburante fossile a favore dell'energia elettrica ed acustico con l'utilizzo di treni a minore rumorosità rispetto a quelli a trazione diesel.

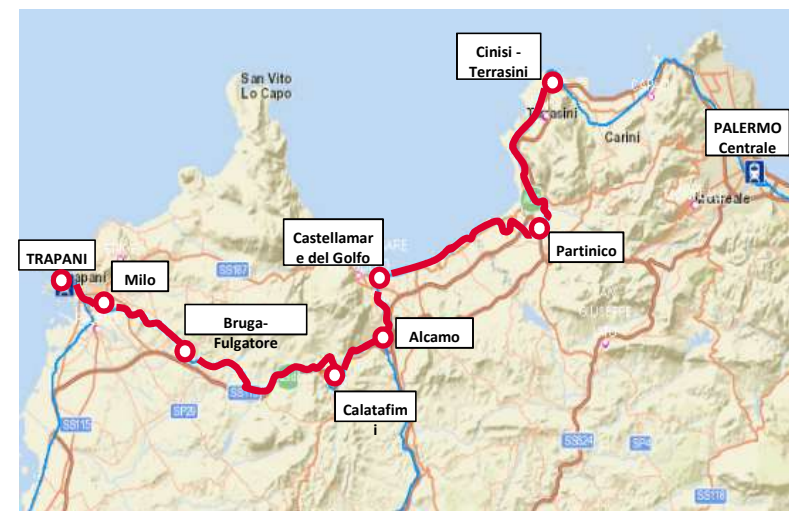
Inoltre si avrà un netto miglioramento nella qualità e nelle performance del servizio offerto in termini di confort e prestazioni, con l'utilizzo di treni elettrici.

Stato d'attuazione

- Progettazione definitiva conclusa ad ottobre 2019;
- Richiesta Valutazione preliminare al MATTM per parere ambientale ad aprile 2020, inviato il 02/02/2021 sollecito per conclusione procedura;
- In attesa di parere del MATTM;
- Avvio Conferenza di Servizi a valle del ricevimento del parere del MATTM.



CVI: 72 M€
Finanziamento in PNNR



Avanzamento ad oggi
Iter autorizzativo in corso
Attivazione 2025

- **Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova**



Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova

Descrizione dell'intervento

L'intervento prevede due fasi funzionali:

- 1) 1^ fase: Raddoppio Piadena-Mantova (34 km), attivato per fasi
- 2) 2^ fase: Completamento raddoppio tratta Codogno – Piadena (50 km)

Il tracciato è prevalentemente in rilevato e si prevede un **innalzamento del piano del ferro di circa 1.50**, fino a un massimo di 2.20 m in alcuni punti specifici, al fine di adeguare le dimensioni dei numerosi attraversamenti idraulici esistenti. In corrispondenza dei 2 principali attraversamenti idraulici, in corrispondenza dei fiumi Adda e Oglio, è necessario un innalzamento del piano del ferro ancora maggiore e quindi è prevista la **demolizione e ricostruzione dei ponti**.

La velocità massima di tracciato è di 160km/h in rango C, con classificazione D4. La linea sarà gestita tramite ACC-M dal Posto Centrale di Milano Greco Pirelli e attrezzata con ERTMS.

Il progetto sarà realizzato in parte in variante rispetto al tracciato esistente, con distanza dall'asse attuale di circa 20 mt e in parte in sede con interruzione dell'esercizio ferroviario. In particolare, per la 1^ fase è prevista l'interruzione totale della tratta Bozzolo-Mantova.

CVI: 1.320 M€
CVI 1^ fase: 490 M€
Finanziati: 340 M€
Completamento copertura finanziaria in PNNR



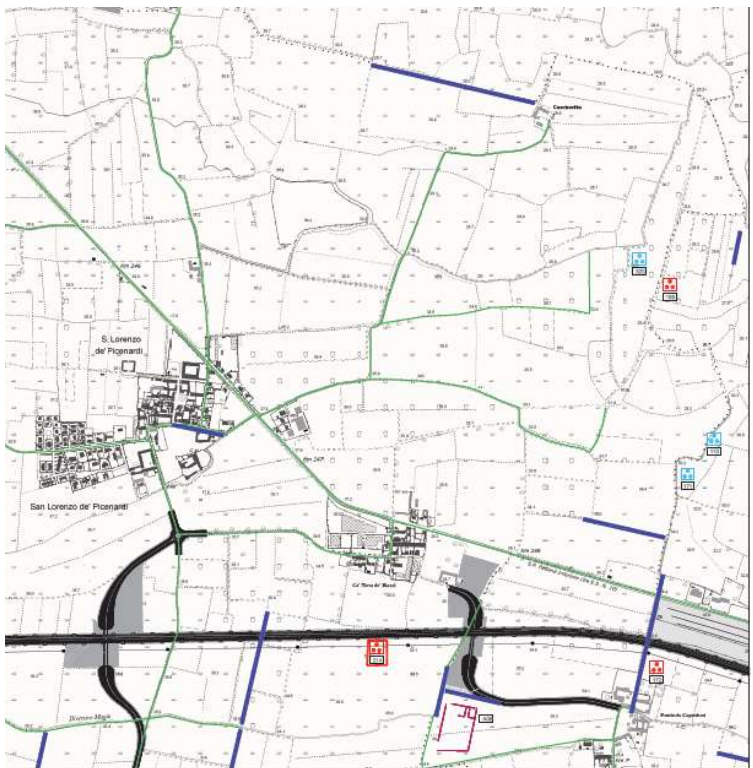
Obiettivi e benefici

- Incremento della capacità sulla tratta da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 10 treni/h per direzione e contestuale aumento del livello di regolarità dei servizi
- Potenziamento dei collegamenti regionali come previsto in Accordo Quadro

Raddoppio Codogno – Cremona – Mantova

Stato di attuazione 1^a fase Piadena - Mantova

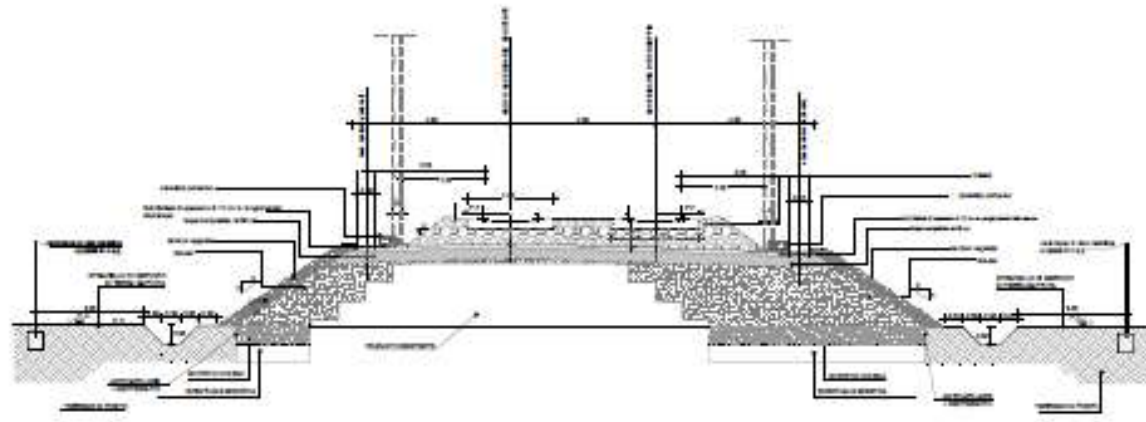
**Avanzamento ad oggi:
PD 1^a Fase concluso
Iter autorizzativo in corso**



LEGENDA STUDIO ARCHEOLOGICO

- AREA DI STUDIO
 - AREA SOGGETTA A VINCOLO ARCHEOLOGICO
 - SITO UNESCO "LAGAZZI DEL VHO"
 - 17 PRESENZA ARCHEOLOGICA
 - 24 PRESENZA ARCHEOLOGICA DA LOCALITÀ IMPRECISATA DEL TERRITORIO COMUNALE
 - A01 ANOMALIA DA FOTOINTERPRETAZIONE
- TIPI DI PRESENZE ARCHEOLOGICHE**
- IPOTESI DI VIABILITÀ DI EPOCA ROMANA
 - VIABILITÀ OTTOCENTESCA
 - CENTURIAZIONE DELL'AGRO LAUDENSE
 - CENTURIAZIONE DELL'AGRO CREMONESE
 - CENTURIAZIONE DELL'AGRO MANTOVANO
- AREA DI MATERIALE MOBILE (FRAMMENTI FITTILITICI)
 - DIMENSIONI STRUTTURALI

- Progettazione Definitiva conclusa ad aprile 2020
- Invio PD al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 26 giugno 2020
- Invio PD al MATTM e al MIBACT (Legge 120/2020) per avvio iter VIA il 16 ottobre 2020
- Avviso al Pubblico sul sito del MATTM emesso in data 28 ottobre 2020
- Trasmissione PD agli Enti e pubblicazione sui giornali avviso avvio procedimento per apposizione vincolo preordinato all'esproprio il 17 dicembre 2020



- **Completamento raddoppio Pontremolese**



Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese

La linea Pontremolese (Parma – La Spezia via Pontremoli) è parte integrante della rete TEN-T Comprehensive e rappresenta una linea di collegamento trasversale tra la dorsale tirrenica e la dorsale Milano-Roma.

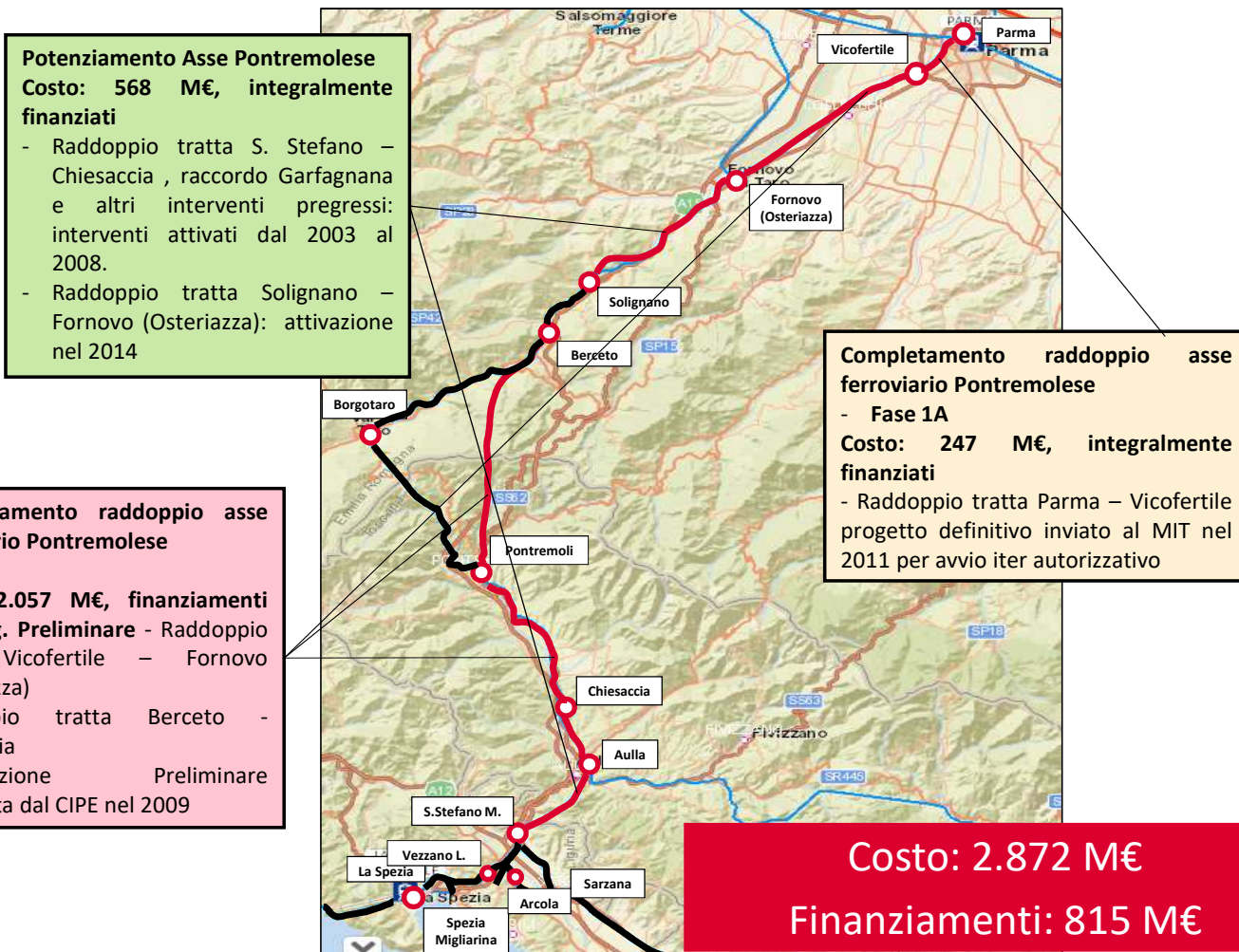
L'asse pontremolese si configura come alternativo merci al corridoio Scandinavia – Mediterraneo (La Spezia – Pisa – Firenze – Bologna – Verona) e dorsale come collegamento passeggeri tra Liguria, Toscana ed Emilia Romagna.

Degli anni 2000 la linea è stata interessata da diversi interventi finalizzati a sviluppare le potenzialità della linea dal punto di vista ferroviario sia merci sia viaggiatori.

L'intervento venne inserito nell'elenco delle **Opere Strategiche ex Legge 443/2001** (Leggo Obiettivo).

Il completamento del raddoppio è suddiviso in due distinte fasi progettuali e realizzative: la 1A fase riguarda la tratta Parma – Vicofertile,

la 2A fase le tratte Vicofertile – Fornovo e Berceto – Chiesaccia.



Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese



Descrizione dell'intervento:

Fase 1A: realizzazione della tratto di raddoppio fra Parma e Vicofertile che si svilupperà in sostanziale affiancamento al tracciato attuale.

Fase 2A: completamento del raddoppio delle tratte::

- Vicofertile – Collecchio – Osteriazza: raddoppio dell'attuale linea a semplice binario, parte in affiancamento e parte in variante.
- Berceto – Pontremoli – Chiesaccia: realizzazione di una nuova galleria di valico in variante tra Berceto e Pontremoli e realizzazione di una nuova tratta a doppio binario tra Pontremoli – Chiesaccia. L'opera prioritaria per l'abbattimento dell'attuale pendenza del 25 per mille tra Pontremoli e Borgotaro è la galleria di shunt prevista tra Pontremoli e Berceto, di lunghezza pari a 22 km. Sempre lungo la tratta che va da Berceto a Chiesaccia vi sono altre sei gallerie più corte, oltre a numerosi viadotti.

Obiettivi e benefici

Fase 1A

Il raddoppio fra Parma e Vicofertile, oltre a contribuire all'incremento della regolarità della circolazione e al miglioramento delle caratteristiche prestazionali della linea, consentirà di ottenere notevoli benefici ferroviari (eliminazione delle interferenze in stazione di Parma dei binari provenienti dalla linea Pontremolese con quelli dell'interconnessione AV e della linea storica Milano-Bologna), di risolvere le interferenze con la viabilità ordinaria e di potenziare i collegamenti di tipo regionale – metropolitano a servizio di un considerevole bacino di utenza gravitante sul capoluogo di Provincia.

Fase 2°

I benefici attesi da tale importante e complesso intervento consistono essenzialmente in un sensibile incremento di capacità della linea a supporto della portualità dell'alto Tirreno e dei collegamenti infra-regionali, maggiore fluidità della circolazione e regolarità d'esercizio nonché un deciso up-grading infrastrutturale per l'esistente linea di valico.

Fase 1A
CVI: 247 M€
Finanziati: 247 M€

Fase 2A
CVI: 2.057 M€
Finanziati: 1 M€

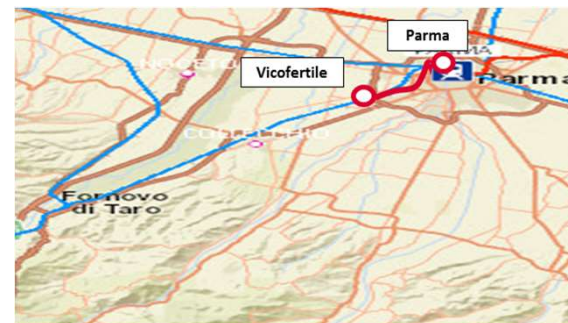


Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese

Stato di attuazione Fase 1A

- ❑ La Progettazione Preliminare è stata approvata dal CIPE nel 2009 (perfezionando così l'intesa Stato - Regioni sulla localizzazione dell'opera e apponendo il vincolo preordinato all'esproprio).
- ❑ A giugno 2011 è stato inoltrato al MIT il Progetto Definitivo per l'attivazione dell'iter autorizzativo secondo L.O. L'iter approvativo è stato di fatto però sospeso per mancanza di finanziamenti ed il vincolo risulta attualmente scaduto.
- ❑ Il DL Rilancio del 19/05/2020 ha destinato complessivamente 170 mln € per il raddoppio selettivo della linea ferroviaria Pontremolese (151 mln €) e per interventi puntuali di upgrading prestazionale (19 mln €) già oggetto di Project Review da parte RFI e sostanzialmente condivisi con gli E.L.
- ❑ Queste risorse saranno destinate alla completa copertura dei costi del raddoppio Parma-Vicofertile per cui la rivisitazione della progettazione definitiva si rende necessaria ai fini dell'adeguamento tecnico-normativo e monetario dell'intervento.
- ❑ RFI stima di poter riavviare la progettazione entro il 1° semestre 2021, a valle di una nuova condivisione progettuale con gli Enti territoriali interessati.

Fase 1A
Avanzamento ad oggi:
In avvio rivisitazione
progettazione definitiva



Stato di attuazione fase 2A

- ❑ La Progettazione Preliminare è stata approvata dal CIPE nel 2009 (perfezionando così l'intesa Stato - Regioni sulla localizzazione dell'opera e apponendo il vincolo preordinato all'esproprio, oggi scaduto).
- ❑ L'intervento risulta attualmente non finanziato né per il ramo progettazione né per quello realizzazione.
- ❑ RFI dovrà avviare la Progettazione Definitiva, ad oggi mai sviluppata, per il successivo iter autorizzativo previsto dalle norme vigenti (Legge Obiettivo); l'avvio può essere ipotizzato, compatibilmente con gli input finanziari e funzionali necessari, entro il corrente anno.

Fase 2A
Avanzamento ad oggi:
Da avviare progettazione
definitiva



Asse ferroviario Pontremolese: interventi di velocizzazione

Descrizione

E' stato individuato un programma complessivo di interventi puntuali di upgrading della linea con un costo stimato di 37 milioni di euro che comprende:

- nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Fornovo ed adeguamento delle radici, inserimento tronchini di indipendenza ed innalzamento marciapiedi a servizio dei binari I e II-III;
- interventi di adeguamento del modulo a 550 m negli impianti di Noceto, Fornovo, Berceto e Borgo Val di Taro;
- soppressione PL km 84+654 (Scorcetoli-Filattiera), PL km13+505, PL 19+168 e PL 19+742 (Collecchio-Fornovo);
- innalzamento marciapiedi nelle stazioni di Borgo Val di Taro (binari I, II-III, IV), Collecchio, Ostia Parmense e Vicofertile (binari I, II)
- realizzazione sottopassaggio e indipendenza presso le stazioni di Vicofertile e Ostia Parmense.

Il programma è parzialmente coperto con risorse già disponibili nell'ambito del programma di adeguamento prestazionale del corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo. Le prime realizzazioni sono state già avviate (h55 stazioni).

Nella ripartizione dei 170 mln assegnati dal citato DL Rilancio occorrerà tener conto di ulteriori esigenze di intervento sulla linea Pontremolese non ricomprese nel perimetro della project review 2017 e di eventuali maggiori occorrenze dovute ad incrementi di costo rispetto alle precedenti stime (aggiornamento tariffe, prescrizioni...).

Inoltre, si evidenziano criticità strutturali sulla galleria Bastardo ubicata in un versante instabile con più fronti di frana e caratterizzata da fenomeni di forte deformazione con disallineamento e convergenza del cavo e di numerose fratture e distacchi del rivestimento. La galleria è stata oggetto negli anni di interventi mirati di consolidamento e di specifici monitoraggi tuttora in corso.

Tali criticità rendono necessario e urgente prevedere ad una variante di tracciato, di cui è in fase di completamento la progettazione preliminare, che ha stimato, sulla base degli elementi progettuali disponibili, un costo complessivo dell'intervento di realizzazione di una nuova galleria pari a 40Mln€ circa, che si configura anche come opera propedeutica al raddoppio della tratta Berceto – Chiesaccia.

Intervento	CdP-I Rif.	Costo	Risorse ad oggi	di cui Agg. 18-19	di cui DL Rilancio	Finanziamenti da reperire
Nuova galleria Bastardo	P058A	40				40(*)
Interventi puntuali di upgrading linea Pontremolese	P058A	37	18	6	19	
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	0276A	247	96	-	151	
		318	114	6	170	40

(*) da consolidare ad esito degli approfondimenti progettuali; inserita in proposta di finanziamento a valere sulla legge di bilancio 2020 (da recepire risorse con prossimo aggiornamento del Contratto di Programma)