

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 18

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Variante proposta dalla Regione Molise per l'ottimizzazione urbanistica e territoriale del tracciato tra km1+940 (lotto 2 Termoli-Campomarino) e 8+298 (lotto 3 Campomarino-Ripalta)

TITOLO INTERVENTO

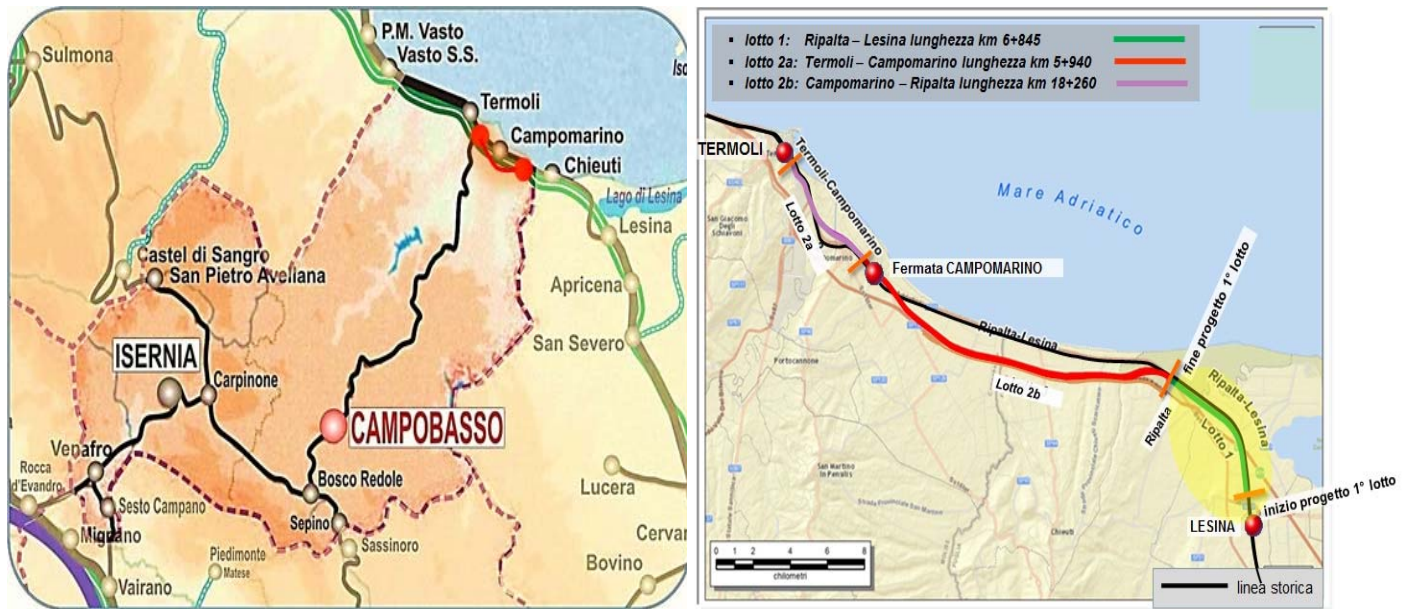
Variante Termoli-Campomarino-Ripalta

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 025 Ferrovie (rete globale RTE-T)	Regione Molise

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: 0142B Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)

Gli interventi si inquadrano nel più ampio progetto di raddoppio della tratta Termoli-Lesina e consistono in una variante al progetto preliminare richiesta dagli Enti Locali tra i km 1+940 (lotto 2 Termoli-Campomarino) e 8+298 (lotto 3 Campomarino-Ripalta). Il nuovo tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria per portarsi in affiancamento all'autostrada A14, arretrando la linea ferroviaria dalla costa.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

150,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Il rafforzamento della competitività del modo ferroviario lungo la direttrice Adriatica, rappresenta uno degli obiettivi chiave per assicurare uno sviluppo sostenibile dell’attuale sistema dei trasporti. Il tratto ferroviario Termoli – Lesina della linea Pescara – Bari, che interessa le Regioni Molise e Puglia, è l’unico tratto a semplice binario della Direttrice ferroviaria Adriatica Bologna - Lecce. Al fine di eliminare quest’ultimo “collo di bottiglia” su un itinerario di rilevanza strategica sia per il trasporto viaggiatori che per il trasporto merci, è stato avviato il progetto di raddoppio della Termoli–Lesina che è parte integrante di un insieme coordinato di interventi volti a ridurre le limitazioni di capacità esistenti lungo la direttrice.Gli obiettivi generali perseguiti dal programma degli investimenti previsto sulla direttrice adriatica sono:- aumento della capacità della linea e della velocità massima del tracciato; - elevazione degli indici di

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 18

qualità del servizio, in termini di regolarità del traffico e di migliore adattabilità alla domanda di trasporto (risposta dinamica); - riduzione dei costi d'uso dell'infrastruttura e migliore coordinamento delle attività di circolazione dei treni, nonché di manutenzione delle infrastrutture stesse; - miglioramento dell'offerta conseguente alla riduzione dei tempi di percorrenza della relazione; - maggiore sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario per la riduzione del rischio di esondazione del fiume Fortore, che ha prodotto frequenti eventi alluvionali, attraverso la sopraelevazione della linea ferroviaria in corrispondenza dell'intera piana alluvionale. La direttrice adriatica risulta già allo stato attuale specializzata come corridoio merci con buone caratteristiche prestazionali. L'area vasta servita dalla linea considera le regioni del Sud, dalla Puglia e Basilicata alla Calabria, in particolare le realtà portuali ed interportuali importanti generatori/attrattori di traffico, e tutto il Nord della penisola ed anche oltre i valichi alpini. Per il traffico passeggeri l'area servita riguarda le regioni Puglia, Molise, Abruzzo per gli spostamenti sistematici, e si estende al Nord della penisola per i servizi di lunga percorrenza con Bologna per attuale interscambio con l'AV.A livello regionale, la linea collega direttamente 4 capoluoghi di provincia della Puglia: Foggia, Bari, Brindisi, Lecce; e la provincia di Campobasso per la regione Molise.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

Il progetto del Raddoppio Termoli-Lesina, che si sviluppa come linea principale per 31 KM è suddiviso in 3 lotti funzionali: - Lotto 1 Ripalta - Lesina, in territorio pugliese, che prevede il raddoppio in affiancamento lato monte della tratta Ripalta - Lesina di 6 +845 Km comprensivo di una variante plano-altimetrica della linea attraverso la realizzazione di un viadotto di estesa di 1.175 metri in corrispondenza della piana del fiume Fortore, ove la attuale ferrovia si presenta in rilevato, al fine risolvere la problematica inerente l'allagamento della piana a seguito delle ripetute esondazioni del fiume Fortore, in occasione di eventi piovosi di notevole rilevanza, che fino ad oggi hanno determinato in più circostanze la necessità di interrompere la circolazione ferroviaria nella tratta.- Lotto 2 Termoli - Campomarino, in territorio molisano, che prevede, anch'esso il raddoppio in affiancamento del tratto Termoli - Campomarino di 5+940 Km con una variante plano-altimetrica della linea attraverso la realizzazione di un viadotto di estesa di metri 2400 in corrispondenza della piana del fiume Biferno.- Lotto 3 Campomarino - Ripalta, in territorio molisano e pugliese, intermedio tra i primi due, è il lotto totalmente in variante rispetto alla linea storica. Sviluppa una lunghezza di 18+260 Km e sposta verso monte la linea ferroviaria, oggi costiera. Si realizza così un tratto di parallelismo del tracciato ferroviario con la autostrada A14 di circa 12.5 km. Le opere ferroviarie più importanti sono il viadotto "Palude Capo D'acqua" che sviluppa 807 metri e il viadotto sul torrente Saccione che sviluppa 945 metri. Gli interventi progettuali prevedono la soppressione della stazione di Campomarino, Chieuti e del P.M. di Ripalta. Rimarranno invece attive la stazione di Termoli, la fermata di Campomarino ed il PM di Ripalta. Il Progetto Preliminare del raddoppio Termoli-Lesina è stato approvato dal CIPE con delibera del 28.01.2015 ed in particolare il CIPE ha approvato: • il progetto preliminare del lotto 1, con assegnazione di risorse; • i lotti 2 e 3, in linea tecnica, senza assegnazione di risorse; • il limite di spesa dell'opera che è pari a 549 M€. Inoltre il CIPE ha prescritto di valutare gli impatti economici sul progetto, derivanti dalla soluzione proposta dalla Regione Molise che prevede una variante localizzativa in prossimità del comune di Campomarino (lotti 2 e 3), in galleria con l'allontanamento del tracciato rispetto alla costa, in luogo del raddoppio in affiancamento alla linea esistente. La variante proposta dalla Regione determina un incremento dei costi di 150 M€ e maggiori tempi stimati in 3 anni per la necessità di adeguare le progettazioni e riavviare l'iter autorizzativo. Il finanziamento FSC è destinato alla copertura dei maggiori costi della variante.

QUADRO ECONOMICO DEL PROGETTO

importi in milioni di euro

Costo	Fase Finanziata	Risorse	di cui FSC 2014-2020 Nazionali	FSC 2014-2020 Patti Sud	Altre Risorse
150,0	150,0	150,0	150,0	0,0	0,0

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 18

CRONOPROGRAMMA ATTIVITA' E PIANO FINANZIARIO															
Semestre	2017_I	2017_II	2018_I	2018_II	2019_I	2019_II	2020_I	2020_II	2021_I	2021_II	2022_I	2022_II	2023_I	2023_II	Oltre
Tempi*															
Spesa*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,5	7,5	12,0	15,0	22,5	25,5	25,5	22,5	15,0
Legenda <div> <div>Studio di fattibilità</div> <div>Progettazione</div> <div>Affidamento</div> <div>Realizzazione</div> <div>Completamento</div> </div>															

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI
<p>La costa molisana presenta uno scenario estremamente variegato e differenziato sia dal punto di vista geomorfologico, sia da quello dello sfruttamento urbanistico del territorio e sia in relazione all’uso turistico ricettivo. Il litorale è costituito in prevalenza da costa bassa, comprendendo piccole pianure alluvionali costiere e cordoni dunali olocenici e da brevi tratti di costa alta localizzati in corrispondenza del promontorio di Termoli. L'area presenta elevato valore naturalistico.Il finanziamento della variante consente di recepire le richieste della Regione e la rivisitazione del progetto preliminare approvato dal CIPE. La variante al tracciato ferroviario con l'interramento della linea esistente permetterà una riduzione dell'impatto della infrastruttura ferroviaria in termini di: rumore, effetto barriera per una maggiore fruizione delle aree costiere, impatto visivo. Al termine della realizzazione del Progetto é atteso un incremento della frequenza dei servizi sulla tratta interessata dai lavori di raddoppio. Tale risultato é tuttavia strettamente correlato al tipo di materiale rotabile e alla tipologia di servizio adottato e quindi, nelle more della definizione di un modello di esercizio concordato con la Regione Molise che tenga conto degli sviluppi di traffico merci e long-haul sulla direttrice Adriatica, la misura del risultato sarà valutata in base di incremento della capacità teorica della tratta.</p>

INDICATORI DI RISULTATO				
Capacità teorica	Capacità della linea	Unità di misura n° treni/giorno	Attuale 80	Obiettivo 220

INDICATORI DI REALIZZAZIONE		
km rete adeguata/potenziata	Unità di misura km	Obiettivo 6,4

STRUMENTO ATTUATIVO
<p>Contratto di Programma MIT-RFI parte Investimenti. L'atto disciplina i rapporti tra lo Stato e Gestore per la realizzazione ed il finanziamento degli investimenti per lo sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria e per l’upgrading dei livelli, di sicurezza al fine di ottemperare ad innovazioni introdotte da disposizioni normative o derivanti dall’evoluzione tecnologica.</p>