



Primo incontro con il Partenariato Economico Tavolo Tecnico dell'Area Logistica Integrata Campana

Napoli, 12 Aprile 2017

Ing. Andrea Esposito
Rete Ferroviaria Italiana
Direzione Commerciale ed Esercizio Rete
Direttrice Tirrenica Sud



□ **La Rete Ferroviaria Regionale della Campania**

□ **Reticolo Merci Campania**

□ **Principali Investimenti in Campania**

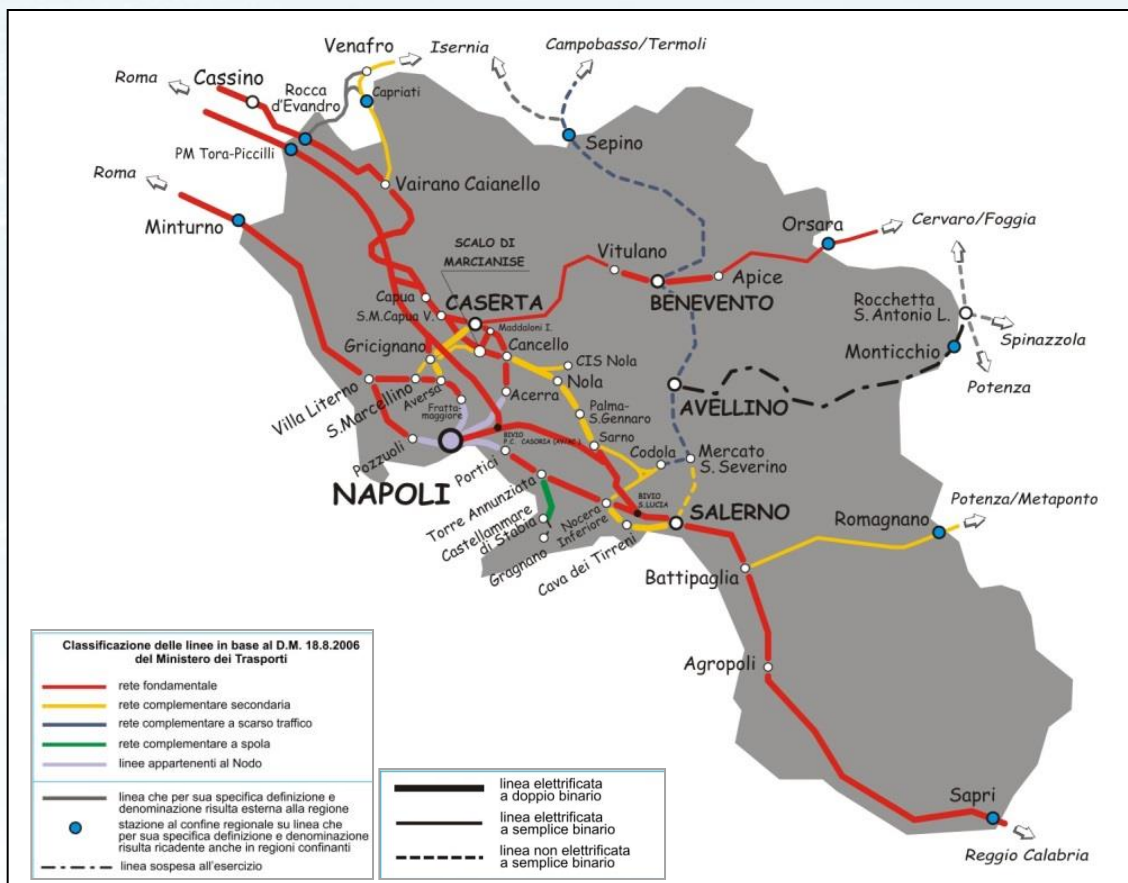
La Rete Ferroviaria Regionale della Campania

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) gestisce in Campania **1.094 km di linee ferroviarie**.

Sono **124 le stazioni attive** sul territorio dove si effettua servizio viaggiatori e il solo nodo di Napoli transita conta **19 stazioni** nelle quali transitano oltre il **58% dei viaggiatori-anno** che utilizzano la rete ferroviaria della Campania.

Aggiornamento al: 31 dicembre 2016

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO	1.094 km
CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	606 km
Linee complementari	428 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	647 km
Linee a semplice binario	447 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	854 km
- Linee a doppio binario	647 km
- Linee a semplice binario	207 km
Linee non elettrificate (diesel)	240 km



TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

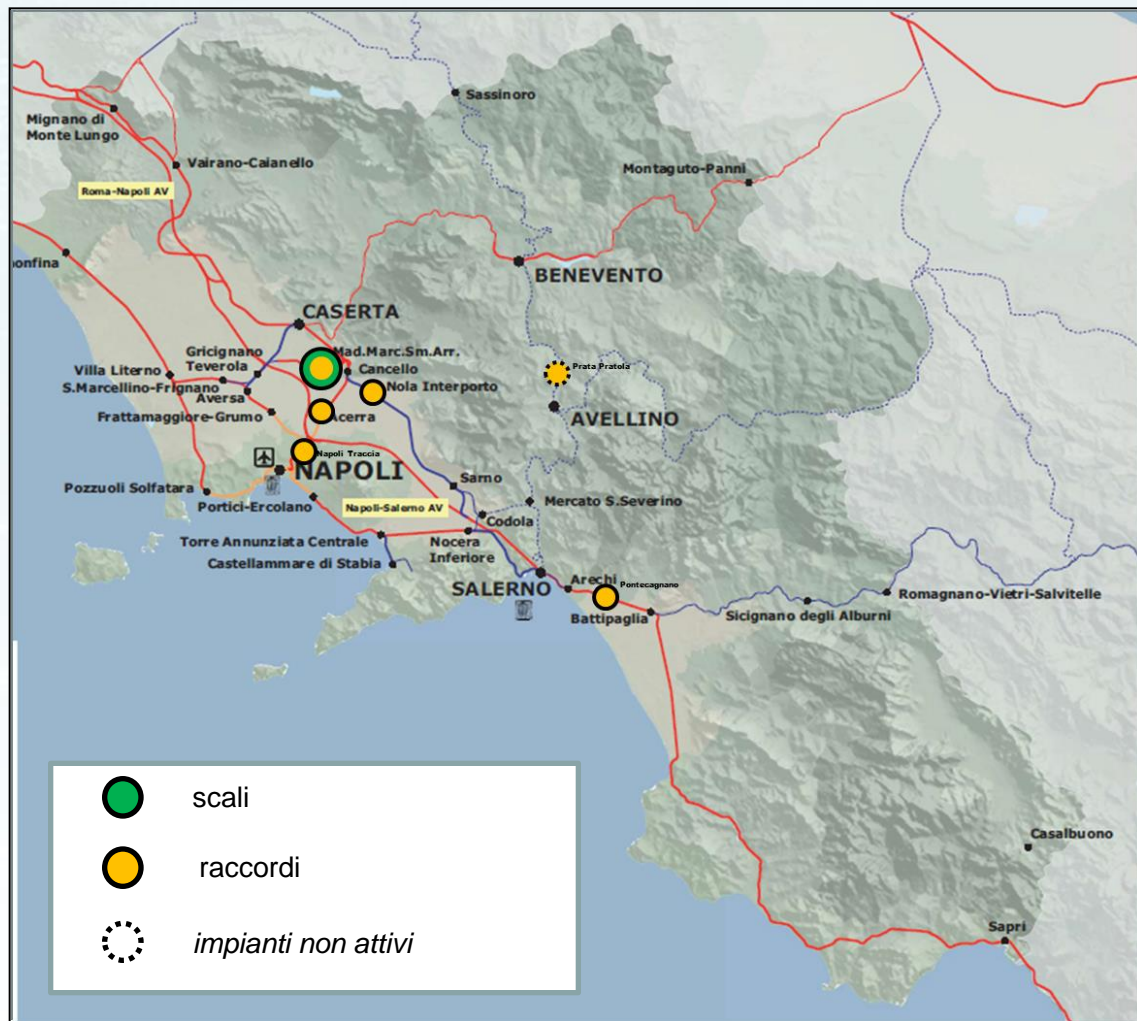
Sistemi di telecomando della circolazione 827 km

Reticolo Merce Campania Attuale Reticolo Logistico

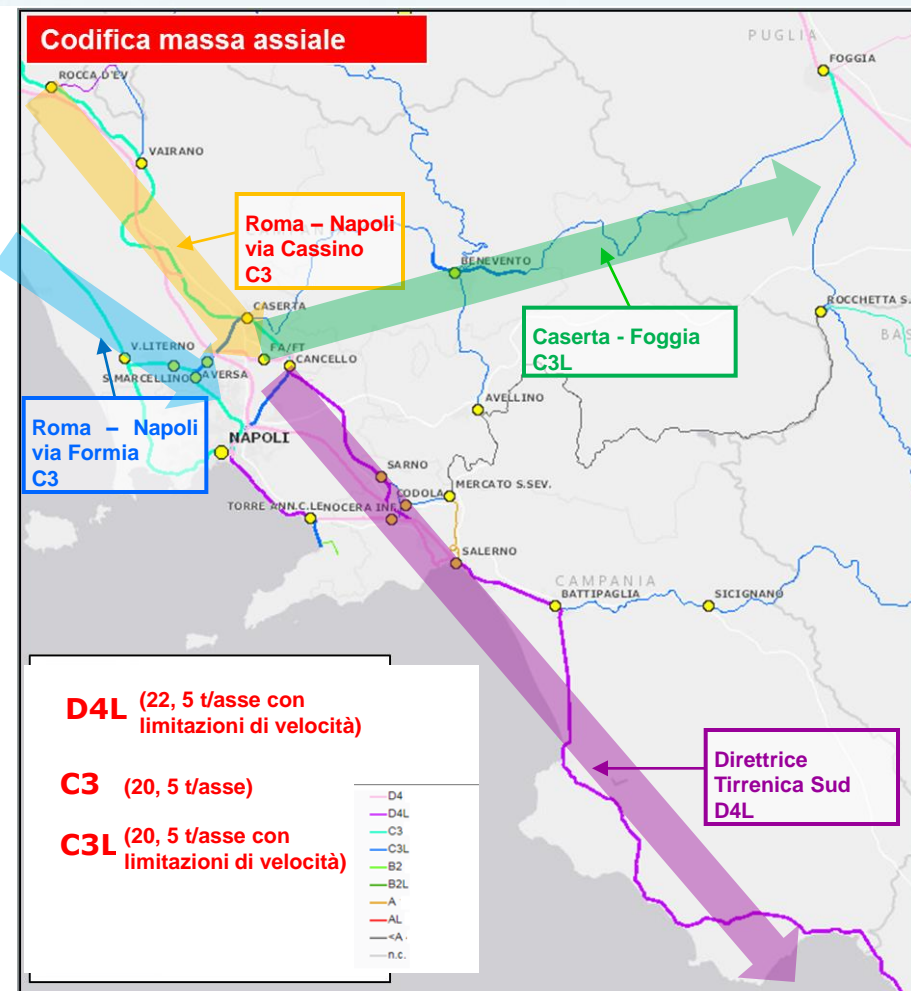
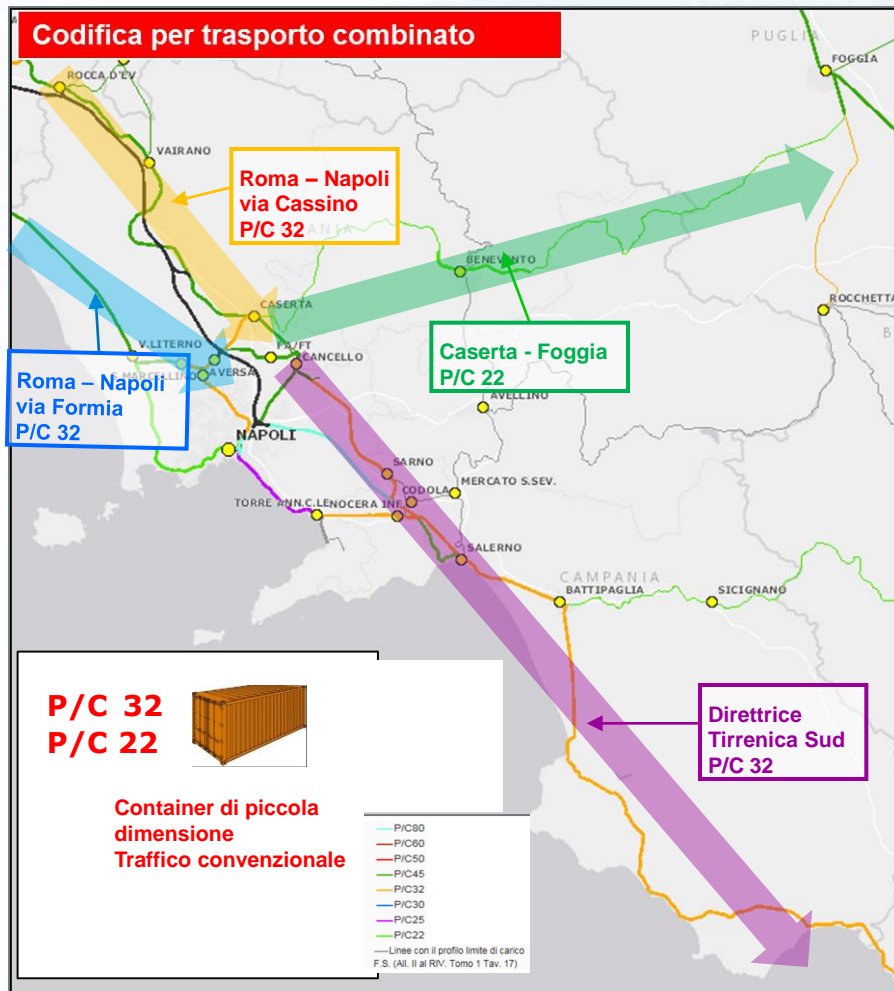
Impianti pubblicati nel Prospetto Informativo Rete di RFI

Stazione	Servizio	Traffico
MADDALONI MARCIANISE	Scalo/raccordi	ca. 75 tr/settimana
NOLA INTERPORTO	Raccordo	ca. 30 tr/setti
ACERRA	Raccordo	2 tr/sett
PONTECAGNANO	Raccordo	ca. 10 tr/sett
NAPOLI TRACCIA	Raccordo	Attivo / non effettua traffico

In data 16 gennaio 2016 è stato attivato il collegamento per l'accesso al raccordo di Prata Pratola.



Reticolo Merce Campania (1/2)



MODULI DI LINEA

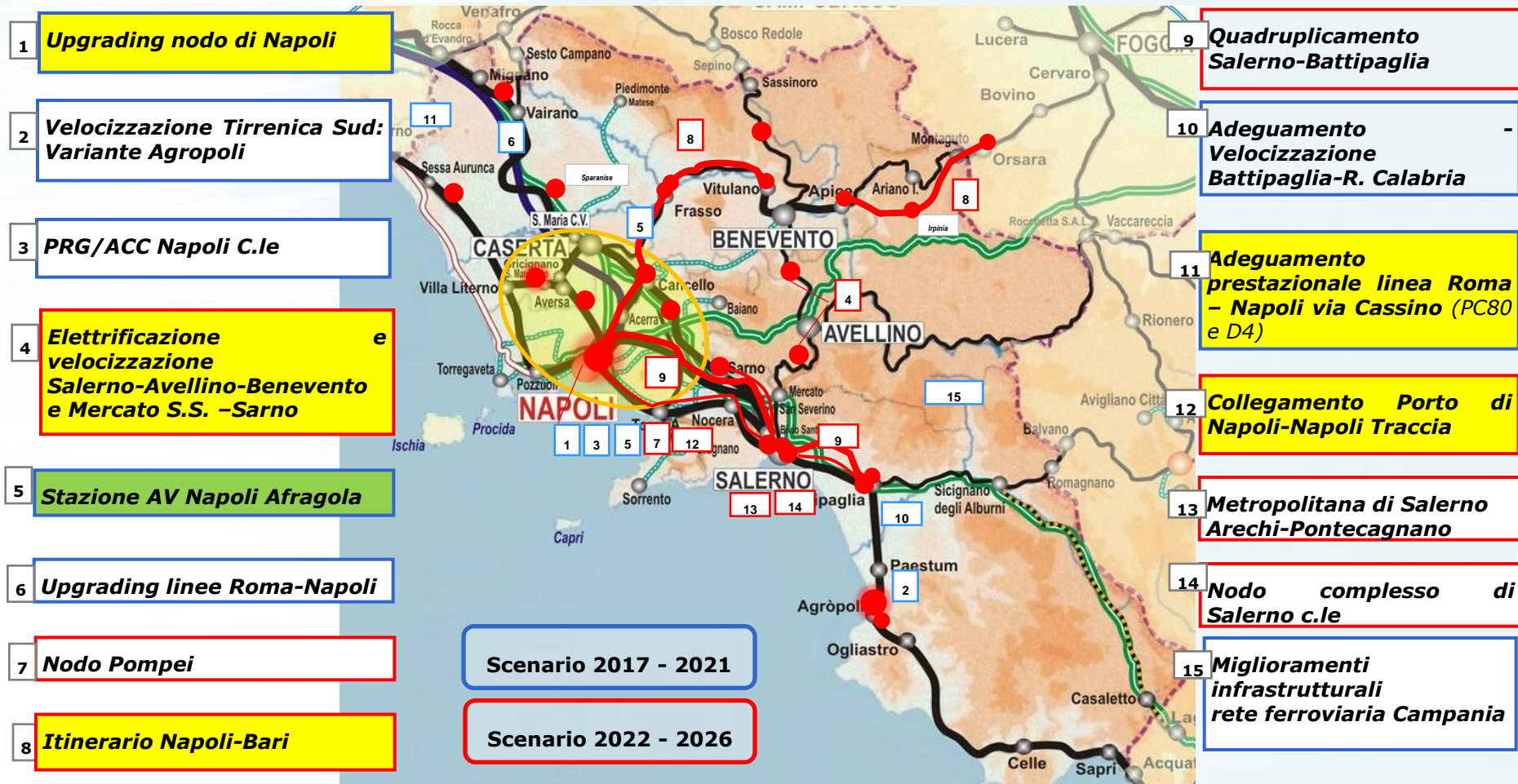
LINEA	Modulo linea
Formia (e) - Frattamaggiore	575
Villa Literno - Pozzuoli	415/520
Cassino - Acerra (compreso Rocca d'Evandro - Venafro/Vairano; S.Maria C.Vetere - Maddaloni Marcianise Smist.to; linee Bivio Maddaloni / Cancelli - Maddaloni Marcianise Smist.to).	600/575/520
Caserta - Cervaro (e)	550/420/500
Portici - Salerno	575/520
Salerno - Battipaglia	575
Linea AC/AV Roma - Napoli	650 / 520
Battipaglia - Potenza (e)	255 / 420
Aversa - Caserta	575
S.Marcellino - Gricignano - Maddaloni Marcianise Smist.to	575

LINEA	Modulo linea
Sarno - Codola	320
Cancelli - Sarno	600/575
Sarno - B. S.Lucia	575
Nocera Inf- Codola	320
Nocera Inf. - Salerno (via Cava T.)	370/470
Mercato S.Sev. - Salerno	225
Avellino - Benevento	400/290
Cancelli - Torre Annunziata	440/575
Mercato S.Sev - Avellino	250
Codola - Mercato S.Sev.	250

Valori di riferimento per relazioni di traffico

- Roma – Napoli via Formia → 575 m
- Roma – Napoli via Cassino → 520 m
- Caserta – Foggia → 500 m
- Tirrenica Sud → 575 m

Principali Investimenti in Campania



✓ Costo a Vita Intera degli Investimenti 2017 - 2026 previsti per oltre **13 miliardi** (risorse **finanziate ca. 5,1 miliardi**)

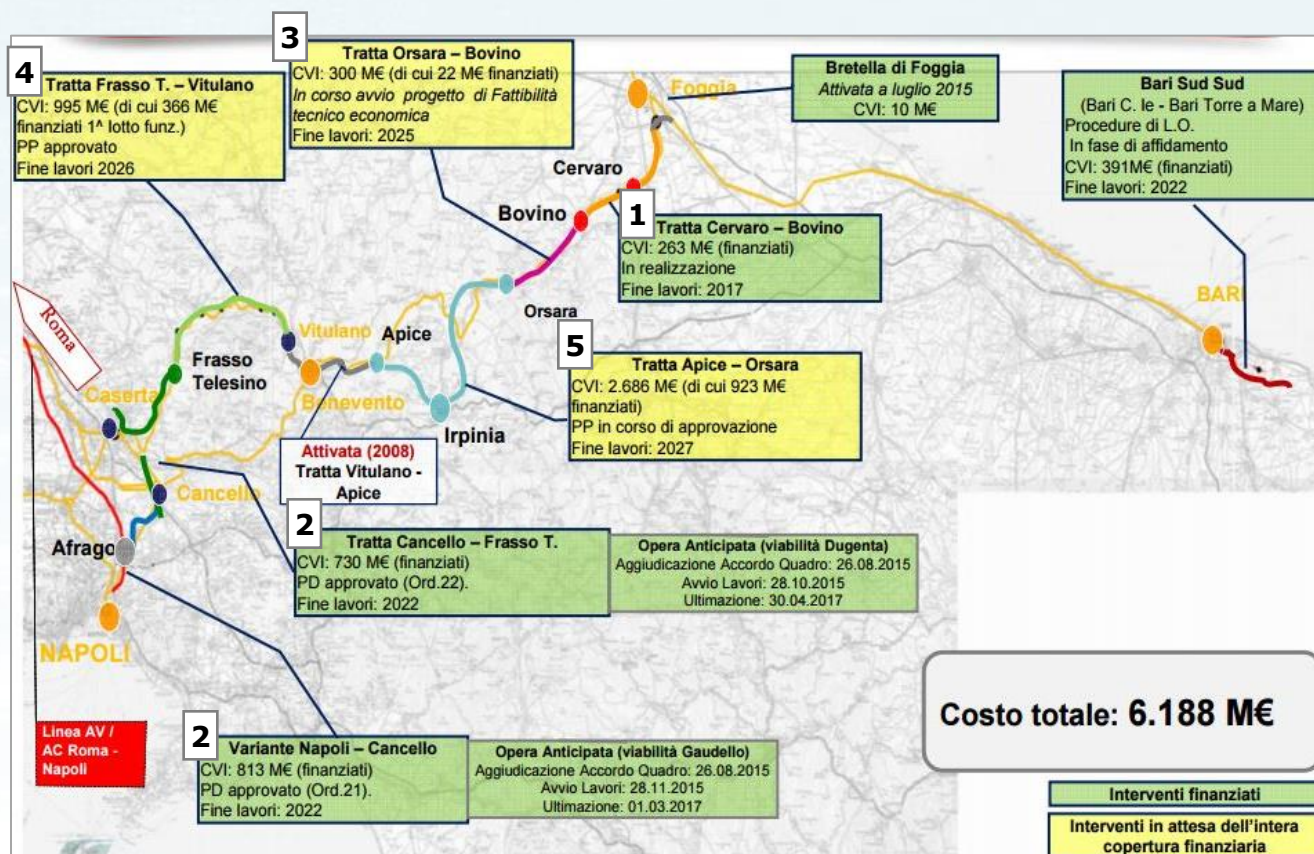
➡ **Ca. 134 km linea raddoppiati** nel periodo 2017-2026

➡ **Ca. 152 km linea velocizzati** nel periodo 2017- 2026

Principali Investimenti in Campania

Itinerario Napoli Bari

Il progetto per la realizzazione della nuova linea Napoli – Bari AV/AC è articolato in **sei lotti**, con opere di raddoppio e velocizzazione. È previsto anche **l'adeguamento prestazionale della nuova linea** che, essendo **parte integrante del «Corridoio Scandinavia-Mediterraneo»** conforme agli standard delle **Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI)**, prevedendo in particolare l'adeguamento del modulo di linea (650 - 750 m e della sagoma (P/C 80); verrà realizzato inoltre un collegamento con il Terminal di Maddaloni Marcanise.



L'attivazione del raddoppio Cervaro – Bovino è programmato entro il 2017; il **completamento delle restanti opere avverrà per fasi funzionali tra il 2022 e il 2026.**

L'intervento, con un **Costo a Vita Intera pari a 6.188 milioni di euro** e risorse disponibili nell'Ambito del CdP 2012-2016-aggiornamento 2016 pari a 2.832 milioni di euro.

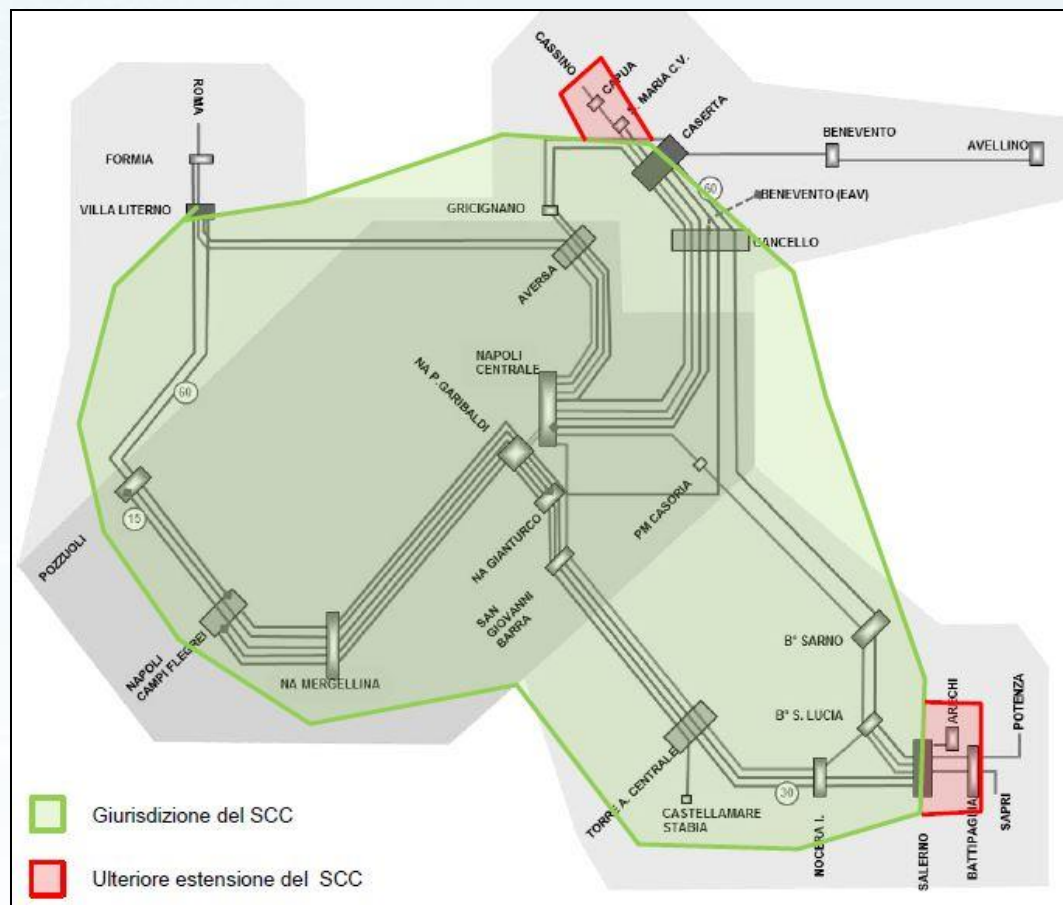
Principali Investimenti in Campania

Potenziamento e upgrade tecnologico nodo di Napoli

Il progetto prevede l'estensione del sistema di telecomando SCC e l'upgrade del sistema di distanziamento sulle principali tratte di adduzione al nodo di Napoli.

In particolare, per quanto concerne gli interventi di interesse per il traffico merci, è stato recentemente attivato il sistema di telecomando nella tratta S. Marcellino – Gricignano e Cancellò – Palma S.G.; sono in corso le attività per il completamento entro il 2018 dell'estensione del sistema di telecomando tra Palma S.G. e Sarno e tra Caserta e Sparanise, con contestuale upgrade tecnologico degli impianti di Palma S.G., Sarno, Capua e S. Maria Capua Vetere e modifiche al piano del ferro negli impianti di Capua e Santa Maria C.V..

Il potenziamento tecnologico, unitamente ad interventi puntuali di modifica del piano del ferro dei principali impianti, consentiranno maggiori livelli di regolarità e qualità del servizio per i treni interessati.



Principali Investimenti in Campania

Adeguamento prestazionale linea Roma – Napoli via Cassino

Nell'ambito dello sviluppo del **corridoio Scandinavia – Mediterraneo** è previsto **l'adeguamento prestazionale del collegamento Roma - Caserta – Maddaloni Marcianise / Nola Interporto** secondo gli standard previsti dalle Specifiche tecniche di Interoperabilità (in particolare, **l'adeguamento prestazionale a sagoma PC80 e l'adeguamento alla categoria di peso assiale D4**). Il costo dell'investimento è pari a **10 mln€**. Nell'ipotesi di disponibilità delle risorse finanziarie entro il primo semestre 2017, il completamento del progetto è previsto entro il **2021**.

Elettrificazione e velocizzazione della linea Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento

Il progetto prevede il potenziamento della direttrice Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento. Nell'ambito del progetto sono inoltre previsti il completamento della elettrificazione della linea Mercato S.S. - Codola e il rinnovo del tratto Codola - Sarno che, unitamente alla riclassificazione della linea Avellino - Mercato S.S. in classe C3, **consentirà di garantire un corridoio merci da Avellino (raccordo area industriale di Prata-Pratola) verso Sarno - Canello/Scalo Maddaloni, oltre a fornire un itinerario alternativo per l'inoltro di treni sia da Benevento che da Salerno**. Il costo dell'investimento è pari a **230 mln€**. Nell'ipotesi di disponibilità delle risorse finanziarie entro il primo semestre 2017, il completamento del progetto è previsto entro il **2023**.

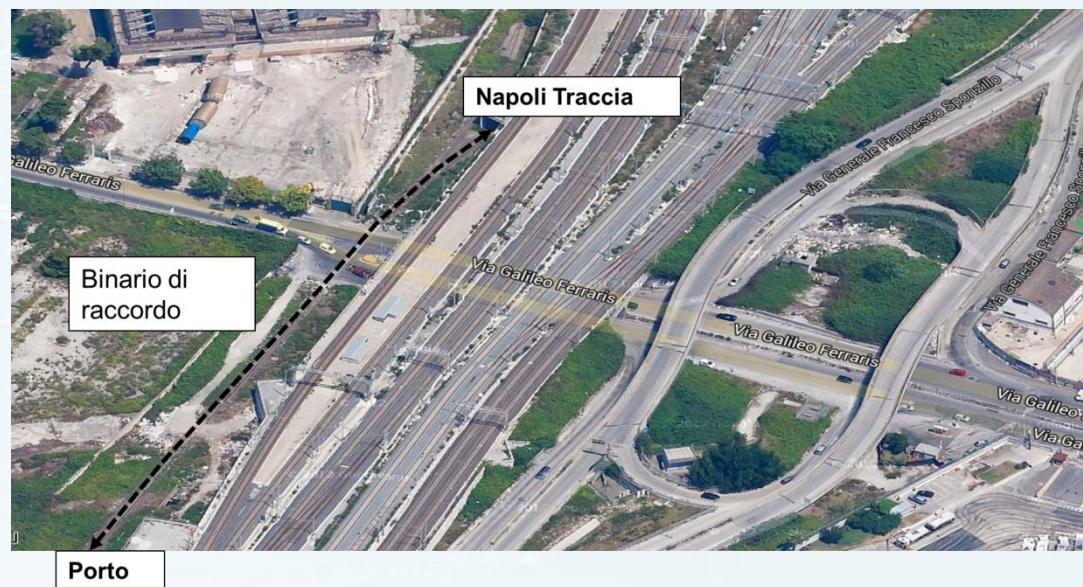


Principali Investimenti in Campania

Focus Collegamento Porto di Napoli - Napoli Traccia

Stato Attuale

- Sono in corso con l'Autorità Portuale le attività per la contrattualizzazione del raccordo.
- In tale ambito RFI ha realizzato interventi di manutenzione straordinaria per il ripristino dell'efficienza binario di raccordo fra il porto e la stazione di Traccia (ripristino armamento, bonifica area, sfalcio vegetazione, ripristino deviatoi ambito stazione di Napoli Traccia), come attività propedeutica alla ripresa dell'esercizio.
- Per quanto riguarda l'infrastruttura interna al raccordo, l'Autorità Portuale ha effettuato lavori di ristrutturazione ed adeguamento degli impianti ferroviari interni, con ripristino dei binari 5 e 6 del fascio.



Interventi Necessari

- **Risoluzione delle interferenze strada/ferro, in corrispondenza di via Galileo Ferraris**
- **Elettificazione** del collegamento tra Napoli Traccia e la nuova stazione del porto;
- **Nuova stazione all'interno del Porto di Napoli** con binari di presa e consegna di modulo adeguato e aste di manovra;
- **Adeguamento Impianti di sicurezza** sul nuovo tratto di linea Napoli Porto - Traccia (attualmente gestito come raccordo).

SOLUZIONI PROGETTUALI INDIVIDUATE

La **soluzione progettuale 1** prevede, per la risoluzione dell'interferenza, **l'interramento del binario e il mantenimento (come in configurazione attuale) della viabilità comunale a piano campagna.**

Principali benefici:

- Minore impatto dell'infrastruttura ferroviaria nell'ambito del progetto di riqualificazione dell'area est di Napoli;
- Minori soggezioni alla circolazione stradale in fase di realizzazione.

La **soluzione progettuale 2** prevede, per il tratto interferente, **l'interramento della strada e la sistemazione degli svincoli di adduzione.**

Principali benefici:

- Minori vincoli alla circolazione ferroviaria per assenza di pendenze significative sul tracciato;
- Minori costi di realizzazione;
- Mantenere la continuità del servizio ferroviario nel periodo dei lavori.



Grazie per l'attenzione!

