

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 1

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Elettrificazione linea Trento-Bassano

TITOLO INTERVENTO

Elettrificazione linea Trento-Bassano

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 026 Altre reti ferroviarie	Provincia autonoma di Trento

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: P128 Elettrificazione linea Trento-Bassano

Gli interventi consistono in una prima fase di elettrificazione della linea regionale Trento-Bassano del Grappa, finalizzata al miglioramento dei servizi tra la PA di Trento e la regione Veneto. L'intervento è strettamente correlato ad analoghi sviluppi avviati sul versante Veneto dove è prevista l'elettrificazione della tratta Castelfranco-Bassano.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

59,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione dei servizi regionali nell'ambito del territorio della Provincia Autonoma di Trento, migliorando i collegamenti tra il capoluogo trentino ed il territorio vicentino.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 1

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono nell'elettrificazione della linea secondo lo standard RFI; nel caso in cui la sagoma non dovesse permettere la posa della linea di tipo tradizionale (sospensione ridotta) verranno effettuati anche i necessari adeguamenti o in alternativa verrà adottato il sistema con catenaria rigida. Gli interventi si accompagnano ad interventi di potenziamento delle SSE e nella realizzazione di Cabine TE, con un passo medio di 25 km. Le sottostazioni elettriche saranno dotate di due gruppi da 3.600 KW alimentate in MT, realizzate con prefabbricati idonei per contenere tutte le apparecchiature e da posizionare sugli esistenti piazzali interni delle stazioni. Con l'elettrificazione della linea verranno installati nuovi apparati di telecontrollo degli impianti TE (sezionatori TE, cabine e SSE) e si provvederà alla riconfigurazione del DOTE.

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
60,0	60,0	60,0		59,0	0,0	1,0

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	0,3	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	4,7	5,9	7,7	11,8	10,6	8,9	5,9	2,1

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito delle regioni Trentino Alto Adige e Veneto. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento della qualità dei servizi alla clientela e un potenziamento dei servizi regionali. La valutazione della qualità dei servizi sarà operata attraverso un indice di customer satisfaction che misurerà il gradimento dei nuovi servizi regionali da parte della clientela, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento. Il potenziamento dei servizi sarà valutato, a valle della definizione del nuovo modello di esercizio di intesa con le regioni Trentino Alto Adige e Veneto, in base all'incremento dei volumi di produzione sulla tratta in treni di treni.km/annui.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Offerta	Nuovi servizi TE	n° treni/giorno	0	Da definire

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 1

Qualità	Customer satisfaction	%	n.a.	Positivo (≥6)
---------	-----------------------	---	------	---------------

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	96

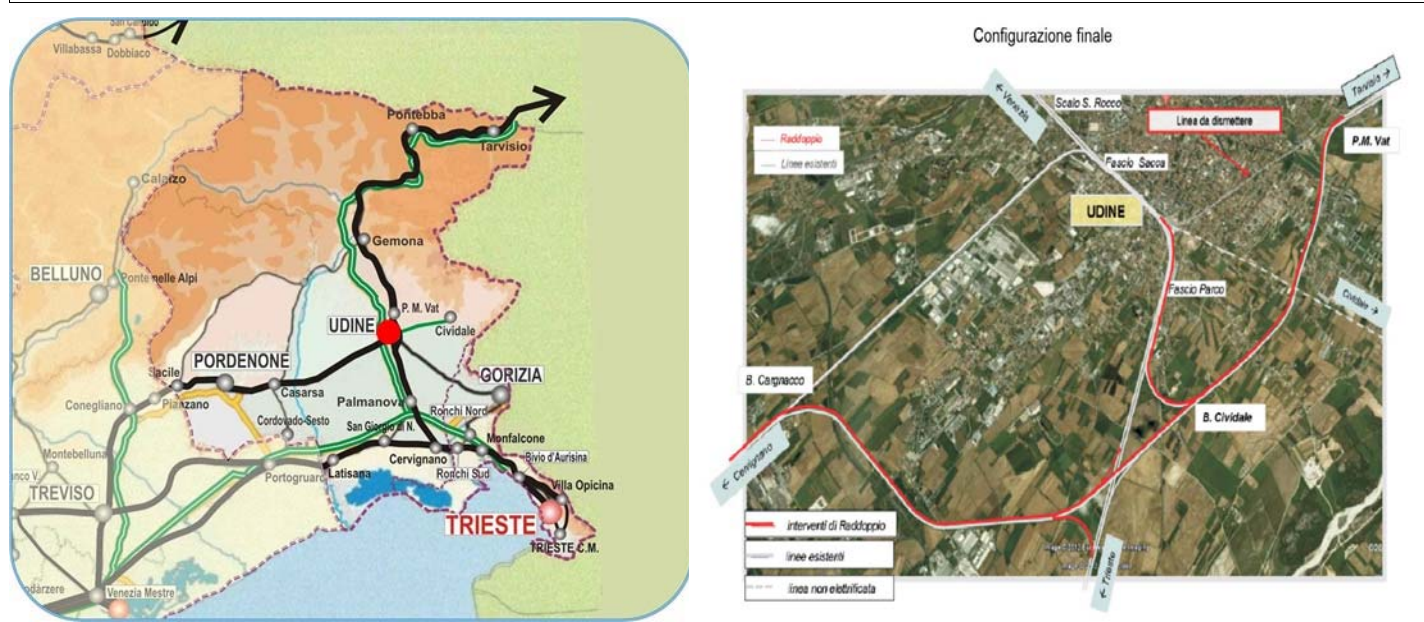
STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 2

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Nodo di Udine (completamento)	
TITOLO INTERVENTO	
Nodo ferroviario di Udine (fase)	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)	Regione Friuli Venezia Giulia
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: 1940 Nodo di Udine	
Progettazione delle opere connesse alla fase 1 del nodo di Udine. Gli interventi ferroviari consistono nella realizzazione della nuova stazione merci di PM Cagnacco, inclusa soppressione PL, e realizzazione del nuovo apparato centrale di Udine.	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
1,0 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di sviluppo infrastrutturale dei principali itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano il potenziamento (raddoppio/quadruplicamento) degli itinerari di maggior interesse, come ad esempio le tratte di accesso ai valichi alpini, nonché la realizzazione di itinerari di by-pass dei centri urbani (gronde merci). La realizzazione degli interventi consentirà di superare gli attuali vincoli prestazionali e capacitativi, legati principalmente alle pendenze delle linee e all'utilizzo promiscuo delle linee della rete convenzionale, che limitata la disponibilità di tracce merci di qualità. Nello specifico gli interventi, da realizzarsi per fasi funzionali, mirano alla riorganizzazione della circolazione nel nodo di Udine e sulla tratta urbana della linea Udine – Cervignano, migliorando al contempo l'inserimento dell'infrastruttura ferroviaria nel contesto territoriale.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 2

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono in: • nuovo PRG di PM Cagnacco con realizzazione di un nuovo binario di precedenza/incrocio con modulo di almeno 750 m, nuovo fascio merci a servizio dei raccordi, soppressione dei passaggi a livello che insistono sul sedime e bivio percorribile ad almeno 60 Km/h verso Udine; • Soppressione della località di Risano e ricucitura del blocco tra Palmanova e PM Cagnacco • Nuovo Apparato di Udine e interfacciamento con l'esistente apparato di Udine Parco ovvero inglobamento in unico apparato del gruppo scambi tra linea per Gorizia e Binario Indipendente per PM VAT.

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
51,0	51,0	51,0		1,0	0,0	50,0

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	0,3	0,6	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

	Studio di fattibilità		Progettazione		Affidamento		Realizzazione		Completamento
--	-----------------------	--	---------------	--	-------------	--	---------------	--	---------------

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità nave-treno-gomma, con particolare riferimento al traffico merci lungo il corridoio Baltico-Adriatico. Gli interventi di fase 1 sono finalizzati al miglioramento della regolarità della circolazione mentre il completamento del progetto consentirà di incrementare la capacità teorica del nodo, in previsione dello sviluppo dei traffici lungo il corridoio Baltico-Adriatico. Al termine degli interventi di fase 1, oggetto del presente finanziamento, è atteso un incremento dei livelli di affidabilità e regolarità del servizio. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento, rilevati attraverso la Piattaforma Integrata di Circolazione e al lordo delle cause esterne (es. tallonamenti dei passaggi a livello da parte di veicoli stradali). L'acquisizione del dato di arrivo del treno in stazione avviene tramite rilevamento presso il circuito elettrico di stazionamento, posto fra il segnale di protezione e l'inizio del marciapiede al servizio di binario di ricevimento posto solitamente a circa 1.000 mt dal punto di reale fermata. La puntualità del servizio viene monitorata e calcolata come numero di treni arrivati entro la soglia dei 5' nella stazione termine corsa rispetto al numero complessivo di treni circolati. I dati attuali si riferiscono alla puntualità misurata rispetto al margine di 5 minuti, le rilevazioni sono relative al periodo gen-ott dell'anno 2016.

INDICATORI DI RISULTATO

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 2

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Regolarità	Puntualità	%		+0,5%

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
n° impianti adeguati/potenziati	n°	2

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 3

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Linea Empoli Siena. Raddoppio Empoli Granaiole ed elettrificazione

TITOLO INTERVENTO

Potenziamento linea Empoli-Siena

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
---------	----------------

1.Infrastrutture: 026 Altre reti ferroviarie	Regione Toscana
--	-----------------

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: P101 Potenziamento linea Empoli-Siena

Gli interventi sono finalizzati al miglioramento dei collegamenti tra Siena e Firenze e consistono nel raddoppio della linea ferroviaria Empoli-Siena nella tratta Empoli-Granaiole e nell'elettrificazione della linea. Ulteriori interventi riguardano il potenziamento del Piano Regolatore Generale (PRG) ed il rinnovo dell'apparato centrale della stazione di Empoli finalizzati al potenziamento dei servizi metropolitani. Il finanziamento FSC Cabina di Regia concorre all'integrale copertura finanziaria dei costi di investimento, stimati in circa 177 milioni di euro, parzialmente coperti da risorse del Contratto di Programma MIT-RFI.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

85,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione dei servizi regionali nell'ambito del territorio della regione Toscana, migliorando i collegamenti tra il capoluogo

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 3

di regione ed il territorio della Val d'Elsa fino a Siena.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico le opere consistono nel: raddoppio del binario tra le stazioni di Empoli e Granaiole; modifiche puntuali per la razionalizzazione e la velocizzazione dei PRG delle stazioni terminali; adeguamento degli apparati, del sistema di distanziamento, dei sistemi di gestione della circolazione e dei sistemi di informazione al pubblico per recepimento delle modifiche infrastrutturali. Ulteriori interventi riguardano l'elettificazione della linea Empoli-Siena secondo lo standard RFI; nel caso in cui la sagoma non dovesse permettere la posa della linea di tipo tradizionale (sospensione ridotta) verranno effettuati anche i necessari adeguamenti o in alternativa verrà adottato il sistema con catenaria rigida. Gli interventi si accompagnano ad interventi di potenziamento delle SSE e nella realizzazione di Cabine TE, con un passo medio di 20 km. Le sottostazioni elettriche saranno dotate di tre gruppi da 5.400 KW alimentate in MT di nuova realizzazione o con adeguamento di impianti esistenti. Con l'elettificazione della linea verranno installati nuovi apparati di telecontrollo degli impianti TE (sezionatori TE, cabine e SSE) e si provvederà alla riconfigurazione del DOTE.

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
177,0	177,0	177,0	85,0	0,0	92,0

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	0,6	0,9	0,7	1,7	2,3	8,0	9,0	11,0	9,0	9,0	10,0	8,5	9,3	5,0

Legenda

	Studio di fattibilità		Progettazione		Affidamento		Realizzazione		Completamento
--	-----------------------	--	---------------	--	-------------	--	---------------	--	---------------

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Toscana. Nello specifico il potenziamento della linea Empoli-Siena consentirà anzitutto di raddoppiare la frequenza dei metropolitani della Valdelsa fino a Poggibonsi, passando da un treno ogni ora a uno ogni mezz'ora grazie al raddoppio della tratta Empoli-Granaiole. Grazie all'infrastruttura della elettificazione sarà possibile migliorare la puntualità dei treni veloci Firenze-Siena e rendere più rapidi tutti i collegamenti, grazie alla sinergia tra la capacità e la velocità della linea. I treni elettrici sostituiranno gradualmente le vecchie locomotive diesel negli orari a forte domanda, garantendo così una maggiore velocità e un servizio migliore. Al termine della realizzazione del

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 3

Progetto é atteso un incremento della frequenza dei servizi sulla tratta interessata dai lavori di raddoppio e fino a Poggibonsi. 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, la misura del risultato sar  valutata in base di incremento della capacit  teorica della tratta. L'elettrificazione dell'intera relazione Empoli-Siena consentir  un miglioramento della qualit  dei servizi alla clientela e un potenziamento dei servizi regionali. La valutazione della qualit  dei servizi sar  operata attraverso un indice di customer satisfaction che misurer  il gradimento dei nuovi servizi regionali da parte della clientela, che sar  rilevato da una specifica indagine che sar  effettuata a valle della conclusione dell'intervento. Il potenziamento dei servizi sar  valutato, a valle della definizione del nuovo modello di esercizio di intesa con la regione Toscana, in base all'incremento dei volumi di produzione sulla tratta in treni di treni.km/annui.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unit� di misura	Attuale	Obiettivo
Capacit� teorica	Capacit� tratta Empoli-Granaiole	n� treni/giorno	80	220
Qualit�	Customer satisfaction	%	n.a.	Positivo (�6)
Offerta	Nuovi servizi TE	n� treni/giorno	0	Da definire

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unit� di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	63

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 4

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Metropolitana di Roma Linea C - Nodo di interscambio Pigneto

TITOLO INTERVENTO

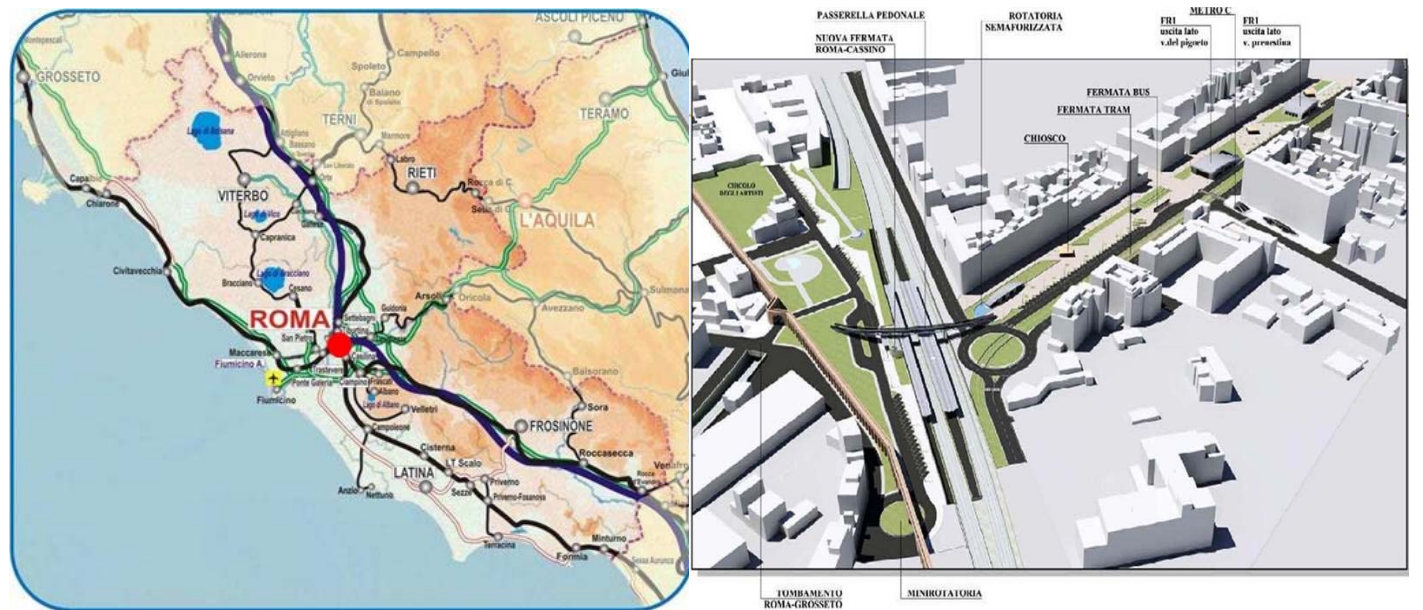
Nodo di interscambio Roma Pigneto (ulteriore fase)

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 025 Ferrovie (rete globale RTE-T) / 026 Altre reti ferroviarie	Regione Lazio

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: 1483 Nodo di interscambio di Pigneto

Gli interventi si inquadrano nel più ampio progetto di realizzazione della nuova fermata ferroviaria “Pigneto” di interscambio tra le linee FL1/FL3, FL4/FL6 con la Linea C della metropolitana e la rete tranviaria e di riqualificazione urbanistica del vallo ferroviario e della zona del Mandrione. Sono in corso gli interventi di prima fase, per un costo di 39 milioni di euro, che consistono nella realizzazione di una nuova fermata sulle linee FL1 "Orte-Fiumicino"/ FL 3 "Roma-Cesano" con il parziale tombamento del vallo ferroviario. Con gli interventi di cui si propone il finanziamento realizzeranno un'ulteriore fase di interscambio con le linee regionali.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

24,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di miglioramento dei collegamenti tra le reti e sono funzionali al potenziamento dell'interscambio in ottica di riduzione dei tempi di viaggio complessivi. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la realizzazione di nuovi punti di interscambio con altri mezzi di trasporto pubblici, quali metropolitane, altre linee ferroviarie e autobus urbani e suburbani, e privati, dotando le fermate anche di adeguati parcheggi.In tale scenario la stazione ferroviaria assume una funzione centrale per l’integrazione tra diverse modalità di trasporto, quale hub della mobilità locale, dove

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 4

sia possibile rintracciare agevolmente più tipologie di mezzi di trasporto, con un'attenzione alla sostenibilità, alla security ed all'ambiente. Nello specifico gli interventi, da realizzarsi per fasi funzionali, mirano al potenziamento dell'interscambio nell'ambito del nodo di Roma, in particolare fra le linee regionali laziali e la metropolitana C, e alla riqualificazione dell'area del Pigneto mediante il tombamento del vallo ferroviario e la ricucitura tra quartieri storicamente divisi dalla linea ferroviaria.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Progettazione definitiva

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Le opere del progetto complessivo consistono nella realizzazione di due nuove fermate sulla linea Fara Sabina – Fiumicino A./Roma-Cesano (FL1-FL3) e sulla linea Roma Castelli / Cassino (FL4-FL6) in prossimità della nuova fermata della Metro C. In prima fase sarà realizzata una nuova fermata sulla linea FL1 "Fara Sabina-Fiumicino"/FL 3 "Roma-Cesano" con il parziale tombamento del vallo ferroviario. Gli interventi in oggetto realizzano un'ulteriore fase di interscambio con le linee regionali.

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
24,0	24,0	24,0		24,0	0,0	0,0

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	0,5	0,5	1,0	1,0	3,0	3,0	4,0	4,0	3,0	3,0	1,1

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone migliorando la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della Regione Lazio e del nodo di Roma. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento della qualità dei servizi offerti alla clientela. I risultati saranno pertanto misurati attraverso l'indice di customer satisfaction della nuova stazione di Roma Pigneto, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento. Ulteriori risultati, allo stato attuale non quantificabili, sono connessi alla riqualificazione urbana.

INDICATORI DI RISULTATO

Qualità	Customer satisfaction	Unità di misura	Attuale	Obiettivo
		%	n.a.	Positivo (≥6)

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 4

	Unità di misura	Obiettivo
n° impianti adeguati/potenziati	n°	1

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 5

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Potenziamento Fiumetorto-Lercara Friddi - Prima fase funzionale

TITOLO INTERVENTO

Potenziamento Fiumetorto-Lercara 1^ fase

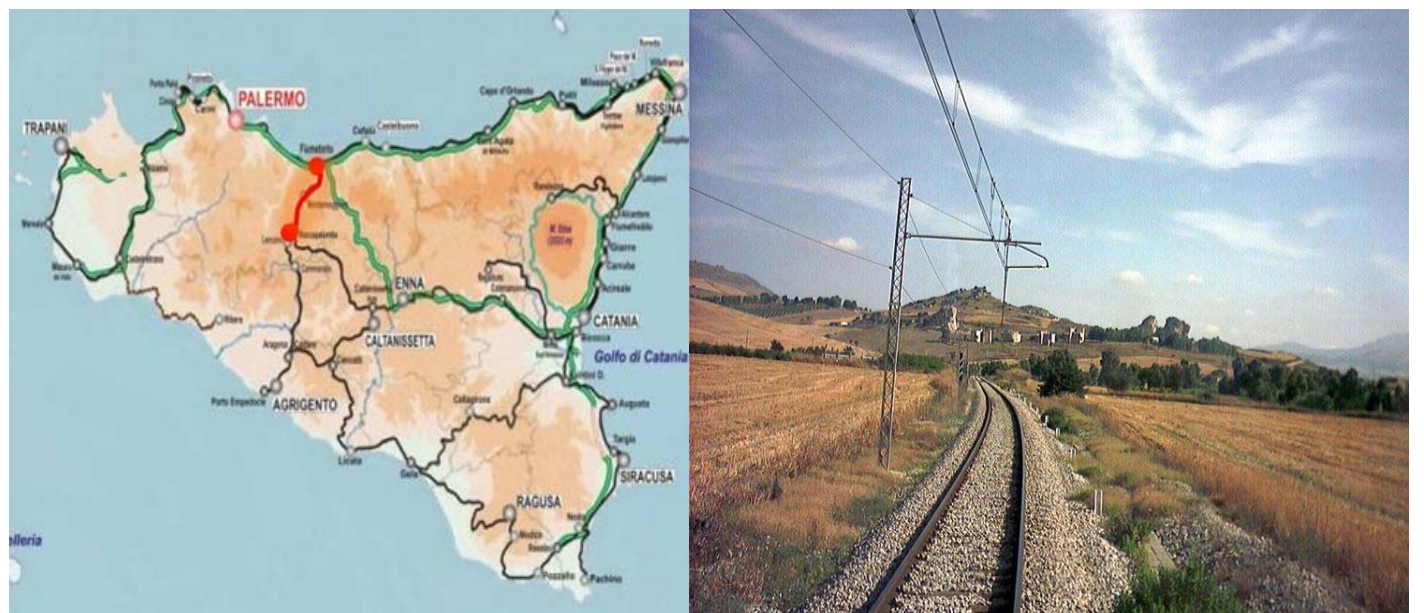
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
---------	----------------

1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)	Regione Sicilia
--	-----------------

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: 0275A Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie

Gli interventi si inquadrano nel più ampio progetto di realizzazione del collegamento veloce tra Palermo e Catania e consistono nella costruzione di un nuovo binario veloce tra Fiumetorto e Montemaggiore. Gli interventi consentiranno il miglioramento dei collegamenti lungo le direttrici Palermo-Agrigento e Palermo-Caltanissetta-Enna-Catania.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

350,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di sviluppo infrastrutturale dei principali itinerari viaggiatori, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la realizzazione di nuove linee Alata Velocità / Alta Capacità, la velocizzazione ed il potenziamento degli itinerari di maggior interesse. Gli interventi mirano ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più interconnesso e competitivo il sistema della mobilità nazionale, con un mix di investimenti "leggeri" a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) e investimenti "pesanti" (nuove linee e raddoppi). Nello specifico gli interventi, che costituiscono una fase funzionale del collegamento veloce Palermo-Catania, mirano al potenziamento dei servizi regionali ed interpolo tra il capoluogo siciliano e le province di Catania, Caltanissetta, Enna (linea Palermo-Catania) e Agrigento (linea Palermo-Agrigento).

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 5

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Il progetto prevede in una prima fase un nuovo binario veloce, e nella fase successiva il completamento del secondo binario. Questa soluzione garantisce la continuità dell'esercizio ferroviario nella fase dei lavori, e tempi di realizzazione sensibilmente inferiori a quelli del progetto complessivo. Le opere consistono nella realizzazione della nuova sede, della sovrastruttura ferroviaria, degli apparati, del sistema di distanziamento e del sistema di gestione della circolazione, nonché nelle modifiche agli impianti esistenti per recepire la nuova infrastruttura.

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
350,0	350,0	350,0		350,0	0,0	0,0

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	1,6	0,0	2,7	0,0	1,0	5,0	15,0	30,7	45,0	60,0	60,0	60,0	50,0	19,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico viaggiatori nell'ambito della regione Sicilia ed in particolare tra Palermo e Agrigento e tra Palermo e Caltanissetta-Enna-Catania. La riduzione dei tempi di percorrenza è strettamente correlata al tipo di materiale rotabile e alla tipologia di servizio e quindi, nelle more della definizione di un modello di esercizio concordato con la Regione, la misura dei risultati sarà valutata in base all'incremento della velocità massima di tracciato nelle tratte oggetto di intervento e non di minuti risparmiati. Il miglioramento della qualità dei servizi alla clientela sarà valutato attraverso un indice di customer satisfaction che misurerà il gradimento dei nuovi servizi regionali da parte della clientela, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Velocità	Velocità della linea	km/h	80	
Qualità	Customer satisfaction	%	n.a.	Positivo (≥6)

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 5

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	17

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 6

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Chiusura anello ferroviario di Palermo tratta Giachery - Politeama - Notarbartolo

TITOLO INTERVENTO

Chiusura anello ferroviario di Palermo 2^ fase

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 026 Altre reti ferroviarie	Regione Sicilia

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021:

Gli interventi sono finalizzati al completamento della rete metropolitana di Palermo. Attualmente é in esercizio la tratta tra le stazioni Notarbartolo e Giachery mentre sono in corso i lavori per il prolungamento della tratta Giachery-Politeama. Gli interventi in oggetto consistono nel completamento dell'anello nella tratta Politeama-Notarbartolo e della fermata Malaspina.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Comune di Palermo / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

100,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di sviluppo delle principali aree metropolitane del Paese che mira al riequilibrio modale della mobilità pendolare, eliminando gli attuali vincoli capacitativi che condizionano lo sviluppo dell'offerta metropolitana e suburbana. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la realizzazione di passanti e linee metropolitane, il potenziamento (raddoppio/quadruplicamento) degli itinerari di maggior interesse, specializzando le linee e prolungando i servizi metropolitani fino ai principali centri generazione della domanda, il potenziamento degli impianti per gestire le interferenze tra flussi di traffico convergenti e l'adozione di tecnologie innovative per ridurre il distanziamento treni fino a 3/4 minuti.Nello specifico gli interventi, in stretta connessione gli altri interventi in corso, mirano alla realizzazione del sistema metropolitano della città di Palermo.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 6

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Realizzazione prima fase

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

L'intervento avrà standard tipicamente ferroviari per caratteristiche dell'infrastruttura e dell'esercizio e l'opera si integrerà con la tratta in esercizio e quella in costruzione e destinata a collegare il centro di Palermo con la periferia nord, nelle stazioni d'interscambio Libertà e Politeama e con il passante ferroviario nelle stazioni di Notarbartolo e Lolli. L'intervento proposto si inquadra nel più generale progetto di chiusura dell'anello ferroviario della città di Palermo che prevede il prolungamento della tratta esistente, a semplice binario elettrificato, attualmente in esercizio con servizio di tipo metropolitano tra le stazioni di Notarbartolo e Giachery in cui ricadono le fermate Imperatore Federico e Fiera. Il prolungamento verrà realizzato in due fasi funzionali. La prima fase (intervento in corso) realizzerà un nuovo tratto tra la fermata esistente di Giachery e la futura stazione di attestamento Politeama, con due nuove fermate/stazioni e la realizzazione nel tratto già in esercizio di una nuova fermata, denominata "Libertà", all'interno della galleria Ranchibile, in corrispondenza dell'inserzione tra viale Lazio e via Sicilia. La seconda fase consentirà l'effettiva chiusura dell'anello ferroviario con il proseguimento del tracciato dalla stazione Politeama (attraverso un percorso sottopassante le vie P. Paternostro e Malaspina) alla esistente stazione di Notarbartolo con la realizzazione di una nuova fermata "Malaspina" nelle vicinanze della caserma "Di Maria". La seconda fase funzionale prevede l'effettiva chiusura dell'anello ferroviario con il proseguimento del tracciato dalla stazione Politeama (attraverso un percorso sottopassante le vie P. Paternostro e Malaspina) alla esistente stazione di Notarbartolo. Tale tracciato avrà una estensione di circa 1.000 metri. Nell'ultimo tratto di linea è prevista la realizzazione di una fermata nelle vicinanze della Caserma "Di Maria" (fermata Malaspina) al fine di servire il bacino di utenza compreso tra la stazione Lolli del passante ferroviario e la stazione di Notarbartolo. Con la realizzazione di questa fase funzionale sarà consentita l'attivazione del servizio di circolazione monodirezionale. In particolare la seconda fase funzionale prevede la realizzazione delle seguenti opere:- Galleria naturale di collegamento alla stazione di Notarbartolo;- Fermata Malaspina, ubicata nelle vicinanze della Caserma "Di Maria", all'interno della galleria naturale.

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
252,1	252,1	252,1		100,0	0,0	152,1

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	2,0	4,0	10,0	10,0	10,0	13,0	13,0	10,0	10,0	10,0	8,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'obiettivo dell'intervento proposto è quello di realizzare una infrastruttura di trasporto pubblico locale a servizio del comune di Palermo, lungo una direttrice centrale di importanza strategica per la città, dove i livelli di traffico privato stanno rivelandosi non più sostenibili. Con la realizzazione della nuova linea di trasporto metropolitano, si intende quindi intervenire sulla mobilità urbana, contribuendo significativamente da un lato ad innalzare la qualità della vita anche in termini di riduzione dell'inquinamento ambientale e dall'altro ad assicurare economie esterne allo sviluppo delle attività economiche in ambito urbano, in particolar modo nelle attività di servizio e del terziario. Si tratta di un

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 6

intervento finalizzato ad uno sviluppo eco compatibile dell'area urbana di Palermo. Al termine della realizzazione del Progetto sarà possibile attuare un servizio metropolitano ad alta frequenza. Il risultato è 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, la misura del risultato sarà valutata in base alla capacità teorica della nuova infrastruttura.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Capacità teorica	Capacità della linea	n° treni/giorno	0	220

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	1

STRUMENTO ATTUATIVO

Specifico Accordo. L'atto disciplina i rapporti tra l'amministrazione competente ed il Gestore dell'infrastruttura 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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 7

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Piano Regolatore Generale (PRG) di Orbassano

TITOLO INTERVENTO

Piano Regolatore Generale (PRG) di Torino Orbassano

SETTORE

1. Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)

LOCALIZZAZIONE

Regione Piemonte

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: P175 Scalo Torino Orbassano

Gli interventi si inseriscono nel più ampio progetto di rifunzionalizzazione dello scalo di Orbassano. In particolare si tratta di interventi da realizzare sull'attuale "fascio container" destinati a migliorare la funzionalità dei raccordi presenti.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

13,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali hub logistici e itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate. Nello specifico gli interventi rappresentano una prima fase funzionale di potenziamento del terminal di Torino Orbassano i cui futuri sviluppi, connessi alla realizzazione della nuova linea Torino-Lione, prevedono la realizzazione di uno "scalo verde", cioè di un elemento di connessione tra ambiti naturali (Parco del Sangone) e periurbani.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 7

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono nell'adeguamento dei binari del "fascio container" con interventi sui dispositivi di armamento, sugli apparati e sul sistema di gestione della circolazione per migliorare l'accessibilità ai terminali industriali.

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
13,0	13,0	13,0		13,0	0,0	0,0

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	0,1	0,3	0,0	0,0	0,7	1,0	1,3	2,0	2,0	2,3	2,0	1,5	0,0	0,0

Legenda

 Studio di fattibilità	 Progettazione	 Affidamento	 Realizzazione	 Completamento
--	---	---	--	---

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità nave-treno-gomma, con particolare riferimento al traffico merci lungo il corridoio Mediterraneo. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un potenziamento dei collegamenti all'interno dell'interporto di Orbassano tra il "fascio container" ed gli impianti industriali. La conseguente riduzione dei costi unitari contribuirà a rendere il trasporto ferroviario più competitivo rispetto alla gomma ponendo le basi per lo sviluppo dei traffici merci (treni.km/anno).

INDICATORI DI RISULTATO

Offerta	Riduzione tempi di manovra	Unità di misura n° ore/treno	Attuale Da definire	Obiettivo Da definire
---------	----------------------------	---------------------------------	------------------------	--------------------------

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

n° impianti adeguati/potenziati	Unità di misura n°	Obiettivo 1
---------------------------------	-----------------------	----------------

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 8

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Velocizzazione e soppressione PPLL linea Chivasso -Ivrea - Quincinetto

TITOLO INTERVENTO

Velocizzazione e soppressione passaggi a livello linea Chivasso -Ivrea - Quincinetto

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
---------	----------------

1.Infrastrutture: 026 Altre reti ferroviarie	Regione Piemonte
--	------------------

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: P124 Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto

Gli interventi consistono nell'eliminazione delle principali interferenze tra la rete viaria e la linea ferroviaria Chivasso-Aosta in territorio piemontese, mediante la soppressione di passaggi a livello critici e realizzazione di opere sostitutive (cavalcavia/sottovia), nella velocizzazione degli impianti e della linea mediante piccole rettifiche di tracciato.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

5,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano al miglioramento della qualità dei servizi regionali nell'ambito della regione Piemonte, eliminando le interferenze tra l'infrastruttura ferroviaria e la rete viaria lungo l'asse Torino-Ivrea-Aosta.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 8

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico le opere consistono nella realizzazione di opere sostitutive (cavalca-ferrovia o sottopassi stradali) per eliminare le intersezioni a raso tra linee ferroviarie e strade che costituiscono punti d'interferenza spesso all'origine di pesanti anomalie dell'esercizio e, talora, di gravi incidenti anche mortali. Sulla linea oggi insistono 32 passaggi a livello tra Chivasso e Ivrea.

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
10,0	10,0	10,0		5,0	0,0	5,0

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	0,1	0,0	0,0	0,3	0,4	0,6	0,8	0,8	0,9	0,8	0,6	0,0	0,0	0,0

Legenda

	Studio di fattibilità		Progettazione		Affidamento		Realizzazione		Completamento
--	-----------------------	--	---------------	--	-------------	--	---------------	--	---------------

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito delle regioni Piemonte e Val d'Aosta. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento, rilevati attraverso la Piattaforma Integrata di Circolazione e al lordo delle cause esterne (es. tallonamenti dei passaggi a livello da parte di veicoli stradali). L'acquisizione del dato di arrivo del treno in stazione avviene tramite rilevamento presso il circuito elettrico di stazionamento, posto fra il segnale di protezione e l'inizio del marciapiede al servizio di binario di ricevimento posto solitamente a circa 1.000 mt dal punto di reale fermata. La puntualità del servizio viene monitorata e calcolata come numero di treni arrivati entro la soglia dei 5' nella stazione termine corsa rispetto al numero complessivo di treni circolati. I dati attuali si riferiscono alla puntualità misurata rispetto al margine di 5 minuti, le rilevazioni sono relative al periodo gen-ott dell'anno 2016.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Regolarità	Puntualità	%	87,6	+0,5%

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
n° passaggi a livello soppressi	n°	32

Scheda intervento n. 8

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 9

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo
Soppressione PPLL linea SFM2 Torino-Pinerolo

TITOLO INTERVENTO
Soppressione passaggi a livello linea Torino-Pinerolo

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 026 Altre reti ferroviarie	Regione Piemonte

DESCRIZIONE INTERVENTO
Riferimento CdP-I 2017-2021: P080 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino
Gli interventi consistono nell'eliminazione delle principali interferenze tra la rete viaria e la linea ferroviaria Torino-Pinerolo mediante la soppressione di passaggi a livello critici e realizzazione di opere sostitutive (cavalcavia/sottovia).



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
5,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano al miglioramento della qualità dei servizi regionali nell'ambito della regione Piemonte, eliminando le interferenze tra l'infrastruttura ferroviaria e la rete viaria lungo l'asse Torino-Pinerolo.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 9

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico le opere consistono nella realizzazione di opere sostitutive (cavalca-ferrovia o sottopassi stradali) per eliminare le intersezioni a raso tra linee ferroviarie e strade che costituiscono punti d'interferenza spesso all'origine di pesanti anomalie dell'esercizio e, talora, di gravi incidenti anche mortali. Sulla linea oggi insistono 17 passaggi a livello in 9 comuni: Moncalieri, Nichelino (2), Vinovo, Candiolo (3), None (2), Airasca (3), Piscina (3), Frossasco e Pinerolo.

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
5,0	5,0	5,0	5,0	0,0	0,0

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	0,1	0,0	0,0	0,3	0,4	0,6	0,8	0,8	0,9	0,8	0,6	0,0	0,0	0,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e le sicurezze dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Piemonte e del nodo di Torino. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento, rilevati attraverso la Piattaforma Integrata di Circolazione e al lordo delle cause esterne (es. tallonamenti dei passaggi a livello da parte di veicoli stradali). L'acquisizione del dato di arrivo del treno in stazione avviene tramite rilevamento presso il circuito elettrico di stazionamento, posto fra il segnale di protezione e l'inizio del marciapiede al servizio di binario di ricevimento posto solitamente a circa 1.000 mt dal punto di reale fermata. La puntualità del servizio viene monitorata e calcolata come numero di treni arrivati entro la soglia dei 5' nella stazione termine corsa rispetto al numero complessivo di treni circolati. I dati attuali si riferiscono alla puntualità misurata rispetto al margine di 5 minuti, le rilevazioni sono relative al periodo gen-ott dell'anno 2016.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Regolarità	Puntualità	%	90,1	+0,5%

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

Unità di misura Obiettivo

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 9

n° passaggi a livello soppressi

n°

17

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 10

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Nodo di Novara - interconnessione tra bretella merci di Vignale-Boschetto e linea FNM Novara-Seregno	
TITOLO INTERVENTO	
Nodo di Novara - interconnessione tra bretella merci di Vignale-Boschetto e linea FNM Novara-Seregno	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)	Regione Piemonte
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: 0223A Nodo di Novara 1^ fase	
Gli interventi si inseriscono nel più ampio progetto di sistemazione del nodo e consistono nell'interconnessione tra la futura bretella merci di Vignale-Boschetto e linea FNM Novara-Seregno.	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
7,5 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
<p>Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali hub logistici e itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate. Nello specifico l'intervento consente l'instradamento dei treni dal valico di Domodossola verso futuri terminali in area Galliate.</p>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 10

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono nella realizzazione di un nuovo tratto di linea, in ambito nodo di Novara, per l'interconnessione tra la futura bretella merci di Vignale-Boschetto e linea FNM Novara-Seregno, e nei correlati adeguamenti degli apparati, del sistema di distanziamento e dei sistemi di gestione della circolazione per recepimento delle modifiche infrastrutturali.

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
7,5	7,5	7,5		7,5	0,0	0,0

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	0,2	0,4	0,8	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	0,5	0,0	0,0

Legenda

	Studio di fattibilità		Progettazione		Affidamento		Realizzazione		Completamento
--	-----------------------	--	---------------	--	-------------	--	---------------	--	---------------

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità nave-treno-gomma, con particolare riferimento al traffico merci lungo il corridoio Reno-Alpi. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento dei collegamenti tra il valico di Domossola ed i terminali in area Galliate (linea concessa Novara-Busto Arsizio-Saronno-Seregno). Tali risultati saranno valutati in termini di capacità teorica del nuovo collegamento (treni/giorno). La conseguente riduzione dei costi unitari di trasporto dovuta all'assenza di manovra a Novara Boschetto contribuirà a rendere il trasporto ferroviario più competitivo rispetto alla gomma ponendo le basi per lo sviluppo dei traffici merci (treni.km/anno).

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Capacità teorica	Capacità della linea	n° treni/giorno	0	80
Offerta	Servizi interscambiati reti RFI-FNM	n° treni/giorno	0	Da definire

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
n° impianti adeguati/potenziati	n°	1

Scheda intervento n. 10

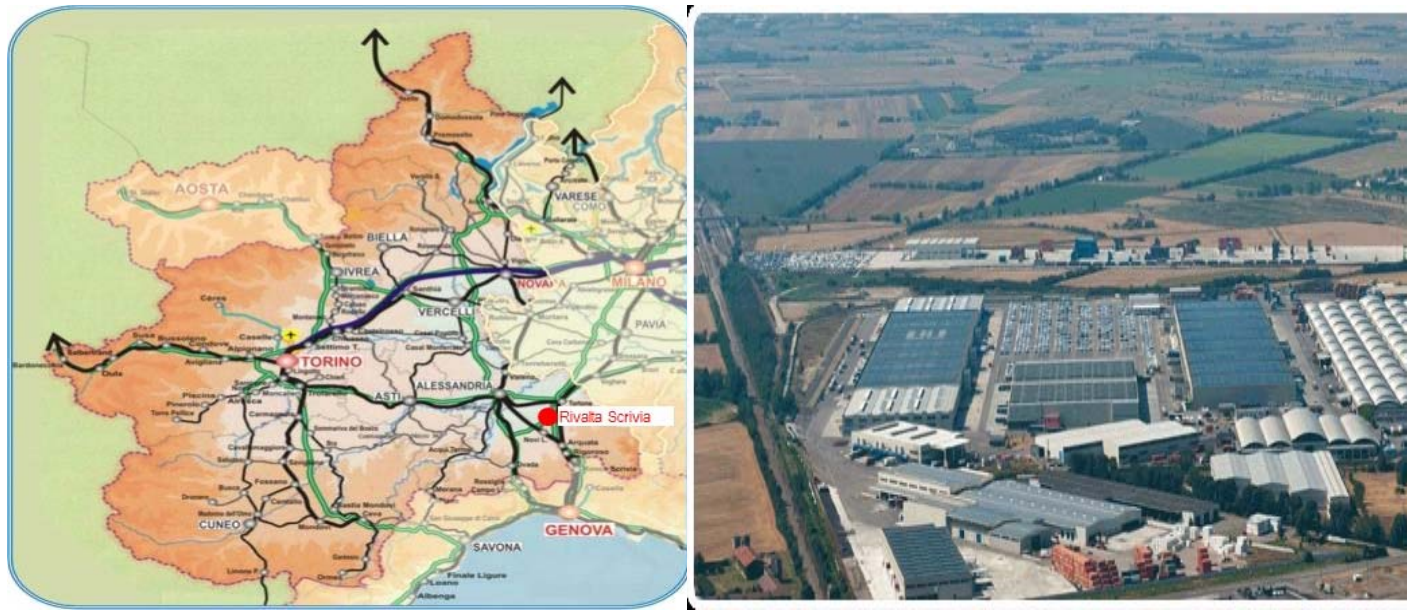
STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 11

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Adeguamento a modulo stazione di Rivalta e collegamento diretto con terminal	
TITOLO INTERVENTO	
Potenziamento stazione Rivalta Scrivia (fase)	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 025 Ferrovie (rete globale RTE-T)	Regione Piemonte
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: P176 Terminale Rivalta Scrivia	
<p>Gli interventi consistono nell'adeguamento del modulo di un binario della stazione di Rivalta Scrivia e nel collegamento diretto con il terminal, in coordinamento con gli interventi di sviluppo programmati dall'interporto di Rivalta Scrivia.</p>	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
9,5 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
<p>Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali hub logistici e itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate.Nello specifico l'intervento omogeneizza le caratteristiche prestazionali del terminale agli standard di corridoio, con riferimento alla lunghezza massima del treno (modulo di linea).</p>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 11

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Progettazione preliminare

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono nell'adeguamento a modulo 740 m dei binari di presa/consegna e nell'upgrade tecnologico dell'apparato che gestisce la circolazione nell'impianto e lungo il raccordo con il terminal.

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
9,5	9,5	9,5	9,5	0,0	0,0

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	0,1	0,3	0,5	1,0	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

Studio di fattibilità	Progettazione	Affidamento	Realizzazione	Completamento
-----------------------	---------------	-------------	---------------	---------------

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità nave-treno-gomma, con particolare riferimento al traffico merci lungo il corridoio Reno-Alpi. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un potenziamento dei collegamenti tra l'interporto di Rivalta Scrivia e la rete ferroviaria nazionale. Tali risultati saranno valutati in termini di adeguamento del modulo di stazione dell'impianto agli standard di corridoio (modulo massimo di linea pari a 740 m). Ciò consentirà, in sinergia con gli investimenti sulle linee, di superare le attuali limitazioni connesse alla lunghezza massima dei convogli assicurando il libero passaggio di treni lunghi fino a 740 m senza prescrizioni di orario. La conseguente riduzione dei costi unitari di trasporto contribuirà a rendere il trasporto ferroviario più competitivo rispetto alla gomma ponendo le basi per lo sviluppo dei traffici merci (treni.km/anno).

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Prestazioni	Modulo di stazione	m	500	750

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
n° impianti adeguati/potenziati	n°	1

Scheda intervento n. 11

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 12

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Ripristino della linea ferroviaria "dei Bivi" a ridosso della cintura di Mestre per l'estromissione del traffico merci dal nodo di Mestre

TITOLO INTERVENTO

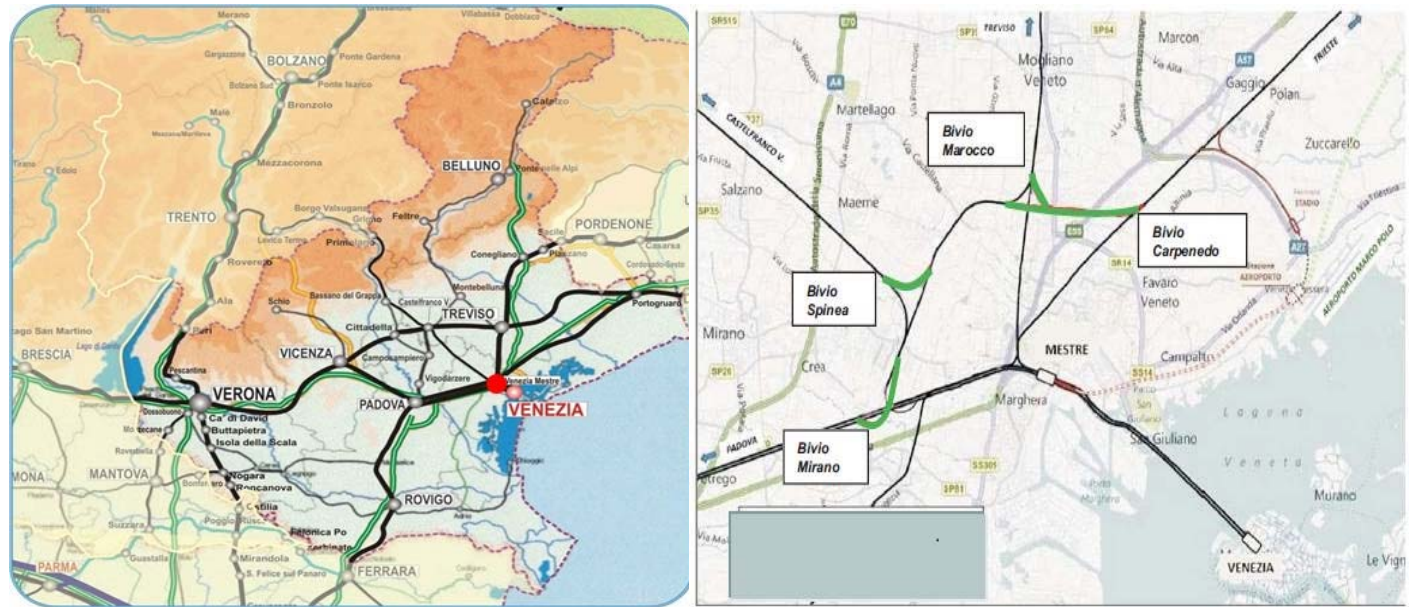
Ripristino della linea "dei Bivi" di Venezia Mestre

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)	Regione Veneto

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: I131 Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre

Gli interventi sono finalizzati alla creazione di un itinerario di by-pass del centro abitato di Venezia Mestre per i treni merci dei corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico non diretti ai terminali di Venezia. Gli interventi consistono nella prima fase di ripristino della circolazione sulla cosiddetta linea dei bivi di Venezia e nel potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea e degli impianti.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

110,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di sviluppo infrastrutturale dei principali itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la realizzazione di nuovi tunnel di base, il potenziamento (raddoppio/quadruplicamento) degli itinerari di maggior interesse, come ad esempio le tratte di accesso ai valichi alpini, nonché la realizzazione di itinerari di by-pass dei centri urbani (gronde merci). La realizzazione degli interventi consentirà di superare gli attuali vincoli prestazionali e capacitativi, legati principalmente alle pendenze delle linee e all'utilizzo promiscuo delle linee della rete convenzionale, che limitata la disponibilità di tracce merci di qualità. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione dei servizi nell'ambito del territorio della città di Venezia Mestre, realizzando un

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 12

itinerario dedicato per il traffico merci passante che by-passa il centro abitato e liberando tracce per i servizi viaggiatori.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Gli interventi consistono nella riattivazione dell'ex bivio Mirano sulla Venezia – Padova che verrà realizzato a salto di montone sulla linea storica, la realizzazione di un'opera specifica che consenta di eliminare l'intersezione a raso con la linea della Venezia - Treviso – Udine ambito ex attraversamento Udine, la riattivazione del tratto tra Bivio Marocco e l'ex Bivio Carpenedo e sarà compatibilizzato con il futuro collegamento per l'aeroporto di Venezia Mestre.

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
120,0	120,0	120,0	110,0	0,0	10,0

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	3,3	5,5	9,9	16,5	16,5	16,5	13,2	13,2	15,4

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità nave-treno-gomma, con particolare riferimento al traffico merci lungo i corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico. L'intervento consentirà il transito dei treni merci al di fuori del Nodo di Venezia eliminando le interferenze dovute al passaggio dei treni merci nella stazione di Venezia Mestre. In questo modo sarà possibile, contestualmente agli altri interventi programmati, creare le condizioni per incrementare il traffico merci sull'asse Est – Ovest. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento dei collegamenti merci passanti tra la pianura padana ed i valichi orientali di Tarvisio e Villa Opicina. Tali risultati saranno valutati in termini di capacità teorica del nuovo collegamento (treni/giorno) e supporterà gli attesi sviluppi dei traffici merci di corridoio (treni.km/anno). Ulteriori risultati, allo stato attuale non quantificabili, sono connessi al decongestionamento del nodo di Venezia Mestre, ponendo le basi per un potenziamento dei servizi viaggiatori.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Capacità teorica	Capacità della linea	n° treni/giorno	0	34 220

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 12

INDICATORI DI REALIZZAZIONE		
	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	7
STRUMENTO ATTUATIVO		
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.		

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 13

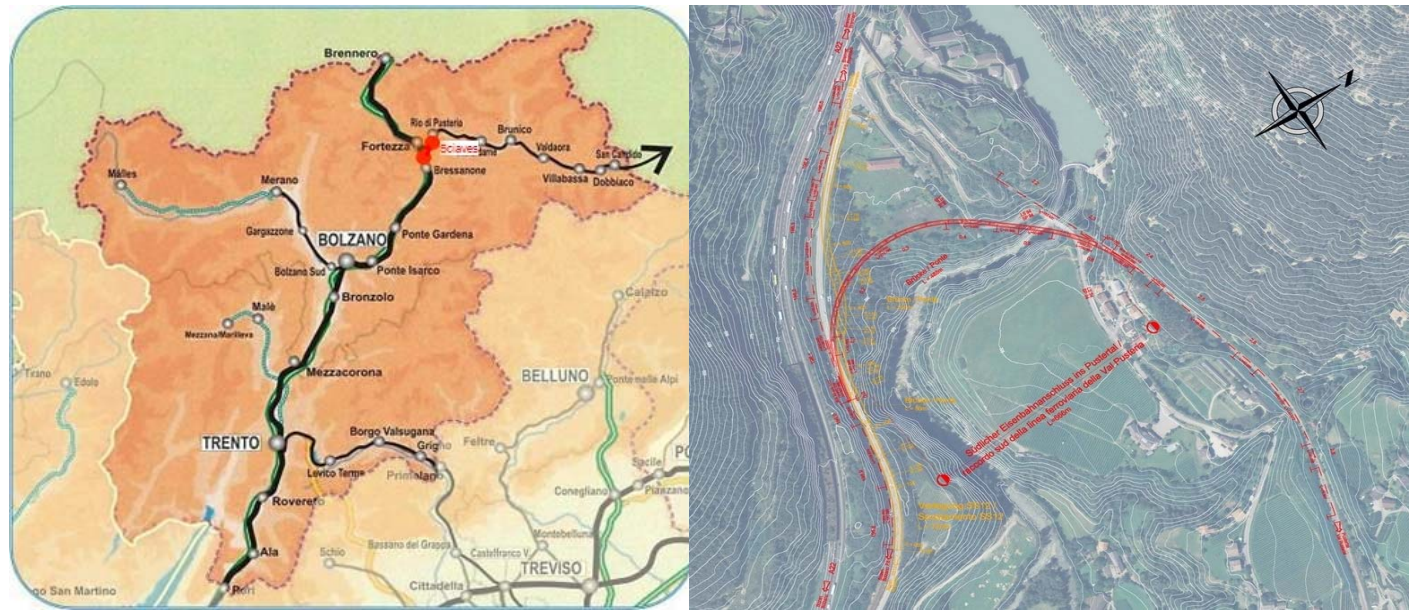
TITOLO INTERVENTO Piano Operativo
 Variante di Riga

TITOLO INTERVENTO
 Variante di Riga

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 026 Altre reti ferroviarie	Provincia autonoma di Bolzano

DESCRIZIONE INTERVENTO
 Riferimento CdP-I 2017-2021: I172 Variante di Riga

Gli interventi sono finalizzati alla creazione di un collegamento diretto tra la ferrovia della Val Pusteria, da Sciaives/Schabs, e la ferrovia del Brennero in direzione sud. Ciò consentirà la velocizzazione dei collegamenti tra la val Pusteria e Bressanone/Bolzano, evitando la rottura di carico a Fortezza.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
 Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
 49,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO
 Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
 Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione dei servizi regionali nell'ambito del territorio della Provincia Autonoma di Bolzano, migliorando i collegamenti tra il capoluogo dell'alto Adige, la val Pusteria e la Carinzia, in territorio austriaco.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 13

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono nella realizzazione di un nuovo tratto di linea per l'interconnessione diretta tra la linea Brennero-Verona e la linea Pusteria, e nei correlati adeguamenti degli apparati, del sistema di distanziamento e dei sistemi di gestione della circolazione per recepimento delle modifiche infrastrutturali.

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
50,0	50,0	50,0		49,0	0,0	1,0

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	0,2	0,5	0,5	0,0	0,0	1,5	2,5	5,4	7,4	7,4	7,4	7,4	5,4	3,7

Legenda

	Studio di fattibilità		Progettazione		Affidamento		Realizzazione		Completamento
--	-----------------------	---	---------------	---	-------------	--	---------------	---	---------------

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Trentino Alto Adige. Nello specifico l'intervento è volto a migliorare l'interscambio ferro-ferro, riducendo i tempi di trasporto complessivi tra Bolzano/Bressanone e la Val Pusteria. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento della qualità dei servizi alla clientela e un potenziamento dei servizi regionali. La valutazione della qualità dei servizi sarà operata attraverso un indice di customer satisfaction che misurerà il gradimento dei nuovi servizi regionali da parte della clientela, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento. La riduzione dei tempi di percorrenza potrà essere valutata solo a valle della definizione del nuovo modello di esercizio di intesa con la Provincia Autonoma di Bolzano.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Capacità teorica	Capacità della linea	n° treni/giorno	0	80
Offerta	Servizi interscambiati	n° treni/giorno	0	Da definire
Qualità	Customer satisfaction	%	n.a.	Positivo (≥6)

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 13

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	2,2

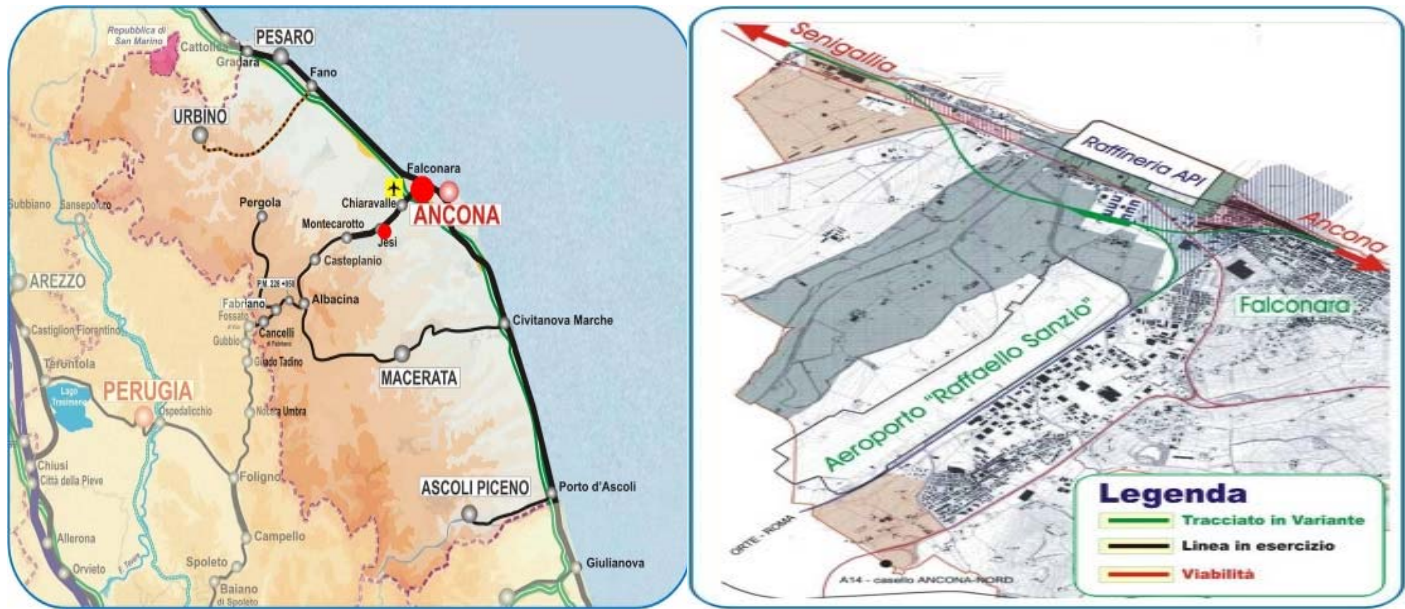
STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 14

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Nodo di Falconara	
TITOLO INTERVENTO	
Completamento nodo di Falconara (progettazione)	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 025 Ferrovie (rete globale RTE-T)	Regione Marche
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: 0297B Nodo di Falconara completamento	
<p>Gli interventi consistono nell'adeguamento della progettazione della fase di completamento del nodo di Falconara. Le opere consistono nella realizzazione della nuova stazione merci di smistamento “Jesi Interporto” e della nuova stazione di Montemarciano, con trasformazione in fermata dell’attuale stazione di Chiaravalle.</p>	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
1,0 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
<p>L'intervento si sviluppa interamente nella Regione Marche, nel territorio della Provincia di Ancona, nei Comuni di Chiaravalle, Falconara Marittima, Jesi, Monsano, Montemarciano e Monte San Vito. Il Progetto “Nodo di Falconara” riguarda la realizzazione del collegamento diretto tra la linea Orte-Falconara e la linea ferroviaria Bologna-Lecce (linea Adriatica) in prossimità del nodo di Falconara, attraverso una serie di interventi che ne ridetermineranno l’assetto complessivo. Tale collegamento è considerato strategico ai fini dell’esercizio ferroviario in quanto consente di evitare le operazioni di manovra dei treni nella stazione di Falconara Marittima. Il progetto è inserito fra le infrastrutture strategiche di cui alla legge 443/2011, approvato con delibera CIPE n. 54/2011 e rimodulato in due fasi funzionali con la successiva delibera CIPE n. 128/2012 ha un valore complessivo pari a 240 mio Euro. La prima fase (174 Mln€ finanziati nel CdP-I) prevede la realizzazione della “Variante di Falconara” a doppio binario per 4,4 Km tra le stazioni di</p>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 14

Montemarciano e Falconara Marittima, la costruzione di una bretella a semplice binario (1,5 km con possibilità di futuro raddoppio) di collegamento fra la linea Orte – Falconara e la linea Adriatica in direzione nord, la ricollocazione della SSE di Falconara Marittima in area adiacente al nuovo tracciato in variante. La seconda fase oggetto di tale scheda (66 Mln€ non finanziati) prevede la realizzazione della stazione di Jesi Interporto, la costruzione della nuova stazione di Montemarciano e dismissione della attuale stazione e la trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle mediante modifiche ai singoli impianti di sicurezza e segnalamento, ed altri lavori residui. Gli obiettivi principali dell'intero investimento prevedono di: • aumentare la potenzialità della linea; • aumentare la qualità del servizio offerto alla clientela, sia attraverso una migliore regolarità della circolazione sia attraverso servizi accessori più efficienti; • miglioramento del traffico merci, sia in termini di diminuzione dei tempi di percorrenza, sia in termini di aumento di prestazioni della linea; • aumento della sicurezza dell'esercizio ferroviario in relazione dell'abbandono dell'attuale tracciato attraversante la raffineria API di Falconara M.ma.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Progettazione definitiva

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

Per la seconda fase del progetto "Nodo di Falconara" sono previsti i seguenti interventi: 1) Nuova stazione di Montemarciano, situata a circa 980 m più a nord rispetto alla stazione attuale, è dotata di quattro binari, due di corsa e due di precedenza, con comunicazioni tra binari di corsa e binari di precedenza percorribili a 60 km/h. Per la realizzazione della nuova stazione sono previsti i seguenti interventi: - costruzione di un fabbricato tecnico per l'alloggiamento degli impianti tecnologici; - adeguamento a 4,00 m dell'interasse tra i binari di corsa; - realizzazione di due binari di precedenza lunghi 650 m; - costruzione di nuovi marciapiedi a servizio della stazione, di lunghezza utile pari a 260 m; - costruzione di tre sottopassaggi pedonali di cui uno a servizio della stazione e gli altri due, passanti, con funzione di collegamento al mare e permeabilità urbanistica; - realizzazione di un'area di parcheggio ubicata nella striscia di terreno compresa tra la linea ferroviaria e la S.S. n. 16 "Adriatica". 2) Jesi interporto, la nuova stazione merci è ubicata sulla linea Orte-Falconara fra le stazioni di Jesi e Chiaravalle nelle adiacenze del centro intermodale di Jesi, all'incirca tra i km 273+000 e 276+000. La nuova stazione oltre ad essere collegata con l'Interporto di Jesi svolgerà la funzione di smistamento dei treni merci attualmente svolta dalla stazione di Falconara M.. La delocalizzazione dello scalo merci di Falconara M. si è resa necessaria in quanto la posizione dello scalo merci esistente è incompatibile con le nuove opere della "Variante di Falconara". La nuova stazione è formata da: - un fascio binari di circolazione, composto dagli attuali 2 binari di corsa e da 5 binari di circolazione, di arrivo e partenza treni, della lunghezza di circa 760 m. Dal binario di precedenza pari si dirama un'asta di collegamento ai raccordi industriali Sadam e Goldengas attualmente allacciati in linea; - un fascio binari di appoggio, costituito da 4 binari della lunghezza di circa 750 m; - due fasci binari di smistamento passanti, costituiti ciascuno da 4 binari della lunghezza di circa 750 m, per lo smistamento e la composizione e scomposizione dei treni merci; - un fascio binari di deposito, composto da 3 binari tronchi della lunghezza di circa 765 m per il ricovero dei carri aventi origine e destinazione nell'Interporto di Jesi; - due aste di manovra, una lato Orte e una lato Falconara, della lunghezza di circa 750 m. Gli interventi sono completati con la realizzazione di opere civili complementari: - sottopasso pedonale di servizio al km 274+650; - fabbricato Dirigenti Movimento, impianti tecnologici e servizi ausiliari; - piste carrabili di servizio e di emergenza. - realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia al km 273+206, in sostituzione dell'attuale sottovia al km 273+227; - prolungamento dei sottovia esistenti al km 274+104 e al km 275+372; - nuovo sottovia a spinta al km 275+191, in sostituzione dell'attuale cavalcaferrovia al km 275+035; - allargamento del ponte sul fosso Guardengo al km 275+554.

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
66,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 14

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	0,3	0,6	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Legenda <div> <div>Studio di fattibilità</div> <div>Progettazione</div> <div>Affidamento</div> <div>Realizzazione</div> <div>Completamento</div> </div>															

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento oggetto della seguente scheda permetterà di potenziare l'intermodalità e migliorare l'interscambio e l'accessibilità all'interno del nodo, eliminando le manovre nella stazione di Falconara Marittima.Un ulteriore beneficio riguarda la riduzione dei tempi di viaggio, il miglioramento nella gestione della circolazione e la razionalizzazione dell’offerta merci.Trattandosi di un intervento di sola progettazione non saranno quantificati obiettivi di risultato. Al termine della realizzazione del Progetto é atteso un potenziamento dei collegamenti tra l'interporto di Jesi porto e la rete ferroviaria nazionale ed il miglioramento dei livelli di interscambio/accessibilità alla rete regionale.

INDICATORI DI RISULTATO				
		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
n.a.	n.a.	n.a.		

INDICATORI DI REALIZZAZIONE		
	Unità di misura	Obiettivo
non applicabile		

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 15

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Elettrificazione linea Civitanova Macerata Albacina	
TITOLO INTERVENTO	
Elettrificazione linea Civitanova Macerata Albacina (fase)	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 026 Altre reti ferroviarie	Regione Marche
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: P147 Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina	
<p>Gli interventi consistono in una prima fase dell'elettrificazione della linea regionale Civitanova-Macerata-Albacina ed è finalizzato alla istituzione di nuovi servizi tra la direttrice Adriatica (Civitanova) e la direttrice Orte-Falconara (Albacina).</p>	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
39,0 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione
OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
<p>Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione dei servizi regionali nell'ambito del territorio marchigiano, migliorando l'accessibilità dell'entroterra maceratese alla costa adriatica.</p>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 15

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono in una prima fase di adeguamento e predisposizione della linea ai fini dell'elettificazione secondo lo standard RFI; nel caso in cui la sagoma non dovesse permettere la posa della linea di tipo tradizionale (sospensione ridotta) verranno effettuati anche i necessari adeguamenti o in alternativa verrà adottato il sistema con catenaria rigida. Nelle opere di predisposizione e adeguamento si segnalano la sostituzione dell'SSC con l'SCMT e la rettifica di alcune curve con relativo miglioramento della velocità di tracciato. Gli interventi si accompagnano ad interventi di potenziamento delle SSE e nella realizzazione di Cabine TE, con un passo medio di 25 km. Le sottostazioni elettriche saranno dotate di due gruppi da 3.600 KW alimentate in MT, realizzate con prefabbricati idonei per contenere tutte le apparecchiature e da posizionare sugli esistenti piazzali interni delle stazioni. Con l'elettificazione della linea verranno installati nuovi apparati di telecontrollo degli impianti TE (sezionatori TE, cabine e SSE) e si provvederà alla riconfigurazione del DOTE.

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
40,0	40,0	40,0	39,0	0,0	1,0

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	0,2	0,8	0,0	3,9	5,9	5,9	5,9	3,9	5,1	3,1	2,0	1,2	1,4	0,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Marche. Si precisa che l'indicatore di realizzazione è riferito all'intera linea Civitanova-Albacina, sulla quale con i primi interventi di adeguamento saranno percepibili sensibili miglioramenti in termini di qualità e regolarità del servizio. Per la completa elettificazione della linea Civitanova-Macerata-Albacina saranno necessarie ulteriori fasi. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento della qualità dei servizi alla clientela e un potenziamento dei servizi regionali. La valutazione della qualità dei servizi sarà operata attraverso un indice di customer satisfaction che misurerà il gradimento dei nuovi servizi regionali da parte della clientela, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento. Il potenziamento dei servizi sarà valutato, a valle della definizione del nuovo modello di

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 15

esercizio di intesa con la regione Marche, in base all'incremento dei volumi di produzione sulla tratta in treni di treni.km/annui.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Qualità	Customer satisfaction	%	n.a.	Positivo (≥6)
Offerta	Nuovi servizi TE	n° treni/giorno	0	Da definire

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	27

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 16

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Potenziamento linea Foligno-Perugia-Terontola (prima fase)

TITOLO INTERVENTO

Potenziamento linea Foligno-Perugia-Terontola 1^ fase

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 026 Altre reti ferroviarie	Regione Umbria

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: 0334 Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio

Gli interventi si inquadrano nel più ampio programma di potenziamento dell’itinerario Foligno-Perugia-Terontola, che prevede complessivamente quattro fasi funzionali. Gli interventi in oggetto si riferiscono alla prima fase Foligno - Perugia e consistono nella realizzazione nuova fermata di Perugia Aeroporto, sistemazione delle stazioni di Assisi, Ellera, Spello e Bastia con velocizzazione itinerari di ingresso nelle stazioni, adeguamento marciapiedi e realizzazione dei nuovi sottopassi; chiusura impianti di Ospedalicchio e Cannara; soppressione passaggi a livello.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

32,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione dei servizi regionali nell'ambito del territorio della regione Umbria, migliorando i collegamenti tra il capoluogo

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 16

di regione e la dorsale centrale verso Roma e Firenze.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Progettazione preliminare

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono nel consolidamento della sede fra Foligno e Assisi, la realizzazione della nuova stazione di Perugia Aeroporto, la chiusura degli impianti di Ospedalichio e Cannara, la velocizzazione e sottopassaggi degli impianti di Spello e Assisi, il rinnovo dell'impianto di BCA, l'upgrade dei sistemi di protezione della marcia del treno e la soppressione di alcuni passaggi a livello.

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
58,0	58,0	58,0		32,0	0,0	26,0

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	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	3,0	4,0	7,0	7,0	5,0	3,0	1,0	0,9	0,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Umbria. Nello specifico gli interventi sono finalizzati a velocizzare i collegamenti di accesso alla rete AV/AC sia verso Firenze che verso Roma, al miglioramento dei collegamenti interni alla Regione ed a sviluppare l'integrazione della rete ferroviaria RFI con la rete Ferrovia Centrale Umbra e con gli altri sistemi di mobilità. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un incremento dei livelli di affidabilità ed un miglioramento della qualità dei servizi offerti alla clientela. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento, rilevati attraverso la Piattaforma Integrata di Circolazione e al lordo delle cause esterne (es. tallonamenti dei passaggi a livello da parte di veicoli stradali). L'acquisizione del dato di arrivo del treno in stazione avviene tramite rilevamento presso il circuito elettrico di stazionamento, posto fra il segnale di protezione e l'inizio del marciapiede al servizio di binario di ricevimento posto solitamente a circa 1.000 mt dal punto di reale fermata. La puntualità del servizio viene monitorata e calcolata come numero di treni arrivati entro la soglia dei 5' nella stazione termine corsa rispetto al numero complessivo di treni circolati. I dati attuali si riferiscono alla puntualità misurata rispetto al margine di 5 minuti, le rilevazioni sono relative al periodo gen-ott dell'anno 2016. La valutazione della qualità dei servizi sarà operata attraverso un indice di customer satisfaction che misurerà il gradimento dei nuovi servizi regionali

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 16

da parte della clientela, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Regolarità	Puntualità	%	89,6	+0,5%
Qualità	Customer satisfaction	%	n.a.	Positivo (≥6)

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
n° impianti adeguati/potenziati	n°	5

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 17

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Ferrovia Campoleone-Nettuno (tratta Campoleone Aprilia)	
TITOLO INTERVENTO	
Potenziamento linea Campoleone-Nettuno 1^ fase	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 026 Altre reti ferroviarie	Regione Lazio
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: 0359 Raddoppio Campoleone-Aprilia	
Raddoppio della tratta Campoleone – Aprilia di circa 6 km, con interventi puntuali di potenziamento dei Piani Regolatori Generali (PRG) delle stazioni di Aprilia e Campoleone. Le risorse per l'integrale copertura della prima fase funzionale saranno reperite mediante una rimodulazione delle risorse già disponibili per l'upgrading del nodo di Roma.	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
15,0 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione
OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
<p>Gli interventi si inquadrano nel programma di sviluppo delle principali aree metropolitane del Paese che mira al riequilibrio modale della mobilità pendolare, eliminando gli attuali vincoli capacitativi che condizionano lo sviluppo dell'offerta metropolitana e suburbana. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la realizzazione di passanti e linee metropolitane, il potenziamento (raddoppio/quadruplicamento) degli itinerari di maggior interesse, specializzando le linee e prolungando i servizi metropolitani fino ai principali centri generazione della domanda, il potenziamento degli impianti per gestire le interferenze tra flussi di traffico convergenti e l'adozione di tecnologie innovative per ridurre il distanziamento treni fino a 3/4 minuti.Nello specifico gli interventi mirano all'incremento della capacità del tratto extraurbano della linea Roma-Nettuno (FL8) tra Campoleone, località di diramazione dalla linea Roma-Napoli via Formia, e Aprilia.</p>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 17

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Progettazione preliminare

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. L'intervento è previsto nella Convenzione sottoscritta in data 18 dicembre 2012 tra Regione Lazio e RFI inerente "Interventi di potenziamento della Rete Ferroviaria Regionale - Ammodernamento e potenziamento della linea Campoleone - Nettuno (FR8) - Raddoppio della tratta Campoleone- Aprilia". Nello specifico le opere consistono nel: raddoppio del binario tra le stazioni di Campoleone ed Aprilia (lunghezza circa 6 km); modifiche puntuali per la razionalizzazione e la velocizzazione del PRG delle stazioni di Campoleone ed Aprilia; adeguamento degli apparati, del sistema di distanziamento, dei sistemi di gestione della circolazione e dei sistemi di informazione al pubblico per recepimento delle modifiche infrastrutturali.

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
60,0	60,0	60,0		15,0	0,0	45,0

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	0,3	0,2	0,2	3,8	4,5	3,8	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della Regione Lazio e del nodo di Roma. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un incremento della frequenza dei servizi sulla tratta interessata dai lavori di raddoppio. Tale risultato è 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, la misura del risultato sarà valutata in base di incremento della capacità teorica della tratta.

INDICATORI DI RISULTATO

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

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

Unità di misura

Obiettivo

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 17

km rete adeguata/potenziata

km

6,077

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

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

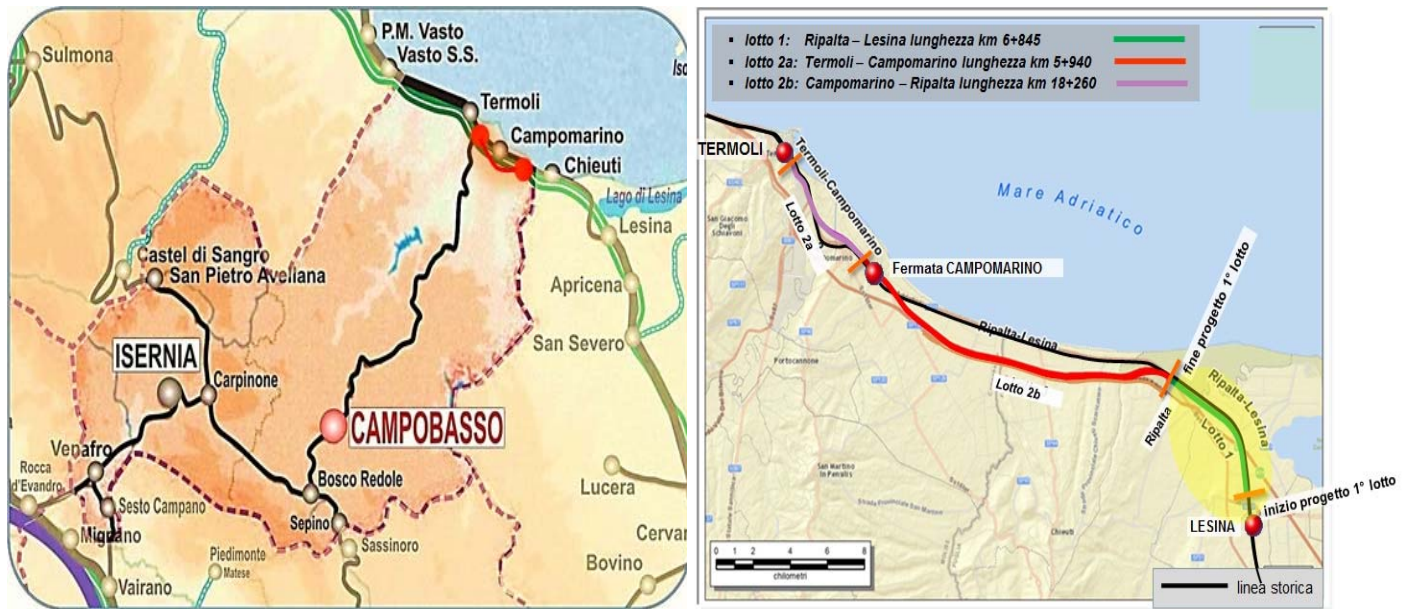
Variante Termoli-Campomarino-Ripalta

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															
	Studio di fattibilità	Progettazione		Affidamento		Realizzazione		Completamento							

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

INDICATORI DI REALIZZAZIONE		
	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	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>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 19

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Nodo complesso in corrispondenza della stazione FS di Salerno Centrale	
TITOLO INTERVENTO	
Nodo complesso di Salerno Centrale	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)	Regione Campania
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: P134 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	
Potenziamento del Piano Regolatore Generale di stazione con realizzazione di un nuovo marciapiede a servizio del binario VIII e prolungamento dell'attuale sottopasso; realizzazione di una asta di manovra la Arechi/Battipaglia per l'accesso agli impianti di ricovero treni.Upgrading dell'apparato di stazione e dei sistemi di Informazione e Comunicazione al Pubblico, compreso nuovo sistema IaP della linea metropolitana Salerno – Arechi.	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
25,0 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
<p>Gli interventi si inquadrano nel programma di miglioramento dei collegamenti tra le reti e sono funzionali al potenziamento dell'interscambio in ottica di riduzione dei tempi di viaggio complessivi. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la realizzazione di nuovi punti di interscambio con altri mezzi di trasporto pubblici, quali metropolitane, altre linee ferroviarie e autobus urbani e suburbani, e privati, dotando le fermate anche di adeguati parcheggi.In tale scenario la stazione ferroviaria assume una funzione centrale per l'integrazione tra diverse modalità di trasporto, quale hub della mobilità locale, dove sia possibile rintracciare agevolmente più tipologie di mezzi di trasporto, con un'attenzione alla sostenibilità, alla security ed all'ambiente.Nello specifico gli interventi mirano al miglioramento dell'accessibilità alla stazione di Salerno e alla predisposizione delle condizioni infrastrutturali per il</p>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 19

potenziamento della cosiddetta "metropolitana di Salerno", linea ferroviaria a singolo binario indipendente, parallelo al tracciato della ferrovia Tirrenica Meridionale lato nord, adibita al servizio ferroviario di tipo metropolitano.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi riguardano il potenziamento del piano del ferro di stazione e delle opere per migliorare l'integrazione con la metropolitana Salerno-Arechi. Ulteriori interventi riguardano l'upgrade del sistema di Informazione al Pubblico (IaP) che adotterà sistemi dinamici acquisendo informazioni anche dai sistemi di gestione della circolazione (annunci automatici).

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
25,0	25,0	25,0	25,0	0,0	0,0

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	0,3	1,5	0,0	2,0	2,0	2,0	2,0	3,0	3,0	4,0	4,0	1,3	0,0	0,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone migliorando la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Campania e del nodo di Salerno. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento della qualità dei servizi offerti alla clientela. I risultati saranno pertanto misurati attraverso l'indice di customer satisfaction della stazione di Salerno, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento. Ulteriori risultati, allo stato attuale non quantificabili, riguardano la riduzione delle interferenze tra flussi di traffico, con maggiore specializzazione dei movimenti ambito stazione e la realizzazione di condizioni favorevoli per l'incremento dell'offerta per i servizi metropolitani passanti (es. Fisciano – Salerno – Arechi).

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Qualità	Customer satisfaction	%	n.a.	Positivo (≥6)

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

Unità di misura

Obiettivo

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 19

n° impianti adeguati/potenziati

n°


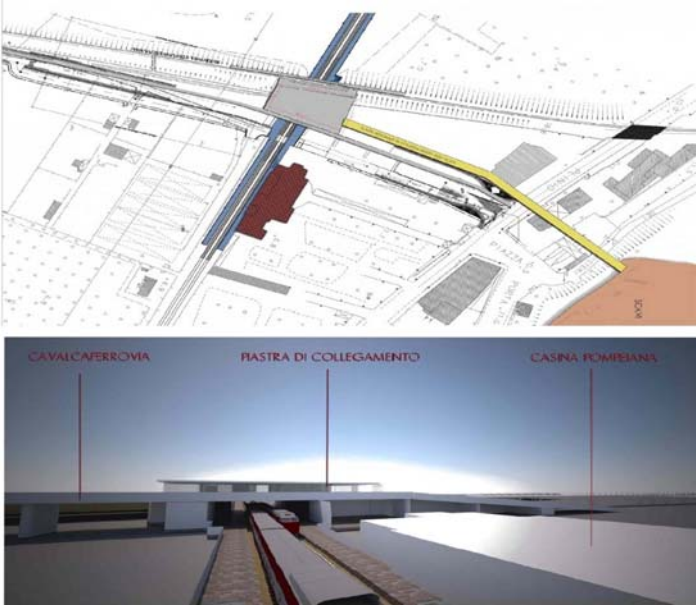
1

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 20

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Nodo complesso in corrispondenza del sito archeologico di Pompei	
TITOLO INTERVENTO	
Nodo complesso di Pompei	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)	Regione Campania
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: P211 Nodo complesso di Pompei	
<p>Realizzazione di un hub di interscambio ferroviario fra la linea RFI Napoli - Salerno (storica) e la linea Circumvesuviana, in posizione adiacente agli Scavi di Pompei.Il nodo é ubicato in corrispondenza dell'intersezione tra la linea ferroviaria Napoli-Salerno di RFI con la linea Napoli-Sorrento della Circumvesuviana, in prossimità dell’uscita di Pompei Ovest dell’autostrada A3 Napoli-Salerno e facilmente accessibile anche dalla S.S. 18, costituendo un nodo strategico per l'accessibilità alla rete TPL per i comuni di Pompei, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia.</p>	
 	
BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE	
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana	
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020	
30,6 milioni di euro	
OGGETTO DI INTERVENTO	
Progettazione e Realizzazione	

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
<p>Gli interventi si inquadrano nel programma di miglioramento dei collegamenti tra le reti e sono funzionali al potenziamento dell'interscambio in ottica di riduzione dei tempi di viaggio complessivi. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la realizzazione di nuovi punti di interscambio con altri mezzi di trasporto pubblici, quali metropolitane, altre linee ferroviarie e autobus urbani e suburbani, e privati, dotando le fermate anche di adeguati parcheggi.In tale scenario la stazione ferroviaria assume una funzione centrale per l’integrazione tra diverse modalità di trasporto, quale hub della mobilità locale, dove sia possibile rintracciare agevolmente più tipologie di mezzi di trasporto, con un’attenzione alla sostenibilità, alla security ed all’ambiente.Nello specifico gli interventi mirano al miglioramento</p>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 20

dell'accessibilità ai grandi attrattori turistici costituiti dagli Scavi Archeologici di Pompei ed il Santuario Mariano.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nell'ambito del progetto, ancora in fase di studio, è prevista la realizzazione dei seguenti interventi:- nuova fermata, denominata Pompei Scavi, lungo la linea ferroviaria RFI Napoli-Torre Annunziata-Salerno;- collegamento pedonale, quasi completamente meccanizzato (tapis roulant e scale mobili), con l'esistente stazione di Villa dei Misteri sulla linea Circumvesuviana Torre Annunziata-Sorrento;- sistema di parcheggi atti a favorire l'interscambio con la ferrovia degli spostamenti in auto e degli spostamenti su autobus.

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
33,0	33,0	33,0	30,6	0,0	2,4

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	0,3	0,9	2,8	2,1	4,9	3,7	3,7	3,7	3,4	3,1	1,5	0,6	0,0	0,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma. L'obiettivo del progetto è quello di creare un nodo di interscambio multimodale con la primaria funzione di consentire l'interscambio ferroviario tra le linee ferroviarie Circumvesuviana Napoli – Torre Annunziata - Sorrento e RFI Napoli - Torre Annunziata - Salerno, al fine di creare in direzione Napoli un miglioramento dell'accessibilità con un sistema integrato tra le due linee di rilevante capacità e flessibilità di esercizio. Ulteriore funzione del nodo è quella di rendere accessibile la costiera Sorrentina anche dalla direttrice di Nocera-Salerno. La realizzazione dell'intervento comporterà una razionale organizzazione dei flussi di mobilità dell'area vesuviana costiera, integrandosi e completando gli altri interventi programmati e in parte realizzati sul territorio. Ciò rappresenta un'opportunità di sviluppo di un nuovi modelli di offerta (Regionale e Long Haul) a servizio dell' area archeologica. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento della qualità dei servizi offerti alla clientela. I risultati saranno pertanto misurati attraverso l'indice di customer satisfaction della nuova stazione di Pompei, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento.

INDICATORI DI RISULTATO

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 20

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Qualità	Customer satisfaction	%	n.a.	Positivo (≥6)

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
n° impianti adeguati/potenziati	n°	1

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 21

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Potenziamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia	
TITOLO INTERVENTO	
Potenziamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia (ulteriore fase)	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)	Regione Campania
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: P224 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	
Upgrade tecnologico con implementazione di tecnologie innovative per il comando e controllo dei treni dal Centro di Coordinamento Circolazione della linea. Interventi puntuali di potenziamento dei Piani Regolatori Generali (PRG) delle stazioni sulla tratta Minturno - Villa Literno.	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
20,0 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
<p>Gli interventi si inquadrano nel programma di upgrading tecnologico della rete che mira sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario, in risposta alle richieste del mercato, sia alle esigenze di produzione, quali l’aumento della produttività e la gestione del rinnovo per obsolescenza degli impianti. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano i nodi urbani e le direttrici fondamentali e consistono nell'upgrade degli attuali sistemi di sicurezza e segnalamento con nuove tecnologie (es. ACC-M) che consentono di gestire la circolazione sulle linee ed in ambito stazione da un unico Posto Centrale.Nello specifico gli interventi mirano al potenziamento tecnologico della sezione campana del corridoio Scandinavia-Mediterraneo al fine di migliorare la regolarità della circolazione sulla linea Roma-Napoli via Formia, che é interessata da ingenti flussi di trafico viaggiatori lunga percorrenza,</p>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 21

regionali e merci.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Progettazione preliminare

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi riguardano l'implementazione di tecnologie per la gestione centralizzata del traffico sulla tratta interessata. Nell'ambito del progetto saranno realizzati anche interventi puntuali di sistemazione del piano del ferro con rinnovo/upgrade dei deviatori, dei binari e della linea di contatto.

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
20,0	20,0	20,0		20,0	0,0	0,0

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	0,3	1,0	0,0	4,0	8,0	2,8	2,4	1,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità e la regolarità dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Campania e ai collegamenti sia passeggeri che merci tra la Campania e le regioni dell'Italia centrale. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento, rilevati attraverso la Piattaforma Integrata di Circolazione.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Regolarità	Puntualità	%	79,9	+0,5%

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
n° impianti inseriti in ACC-M	n°	4

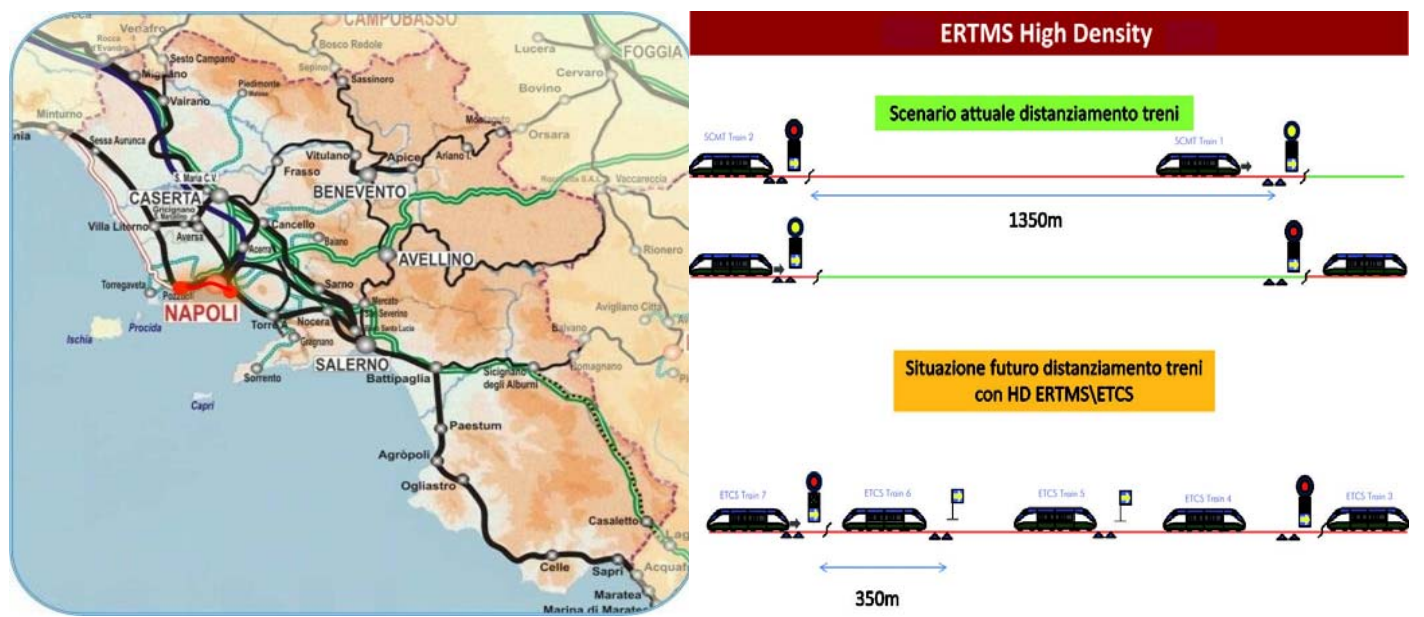
STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 22

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Passante ferroviario di Napoli - adeguamento tecnologie	
TITOLO INTERVENTO	
Adeguamento tecnologie passante ferroviario di Napoli	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 025 Ferrovie (rete globale RTE-T) / 026 Altre reti ferroviarie	Regione Campania
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: P134 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	
Upgrade del regime di circolazione sulla tratta Pozzuoli - Napoli Gianturco della linea Villa Literno - Napoli S. Giovanni Barra, con contestuale implementazione di tecnologie innovative che consentono la riduzione dei tempi di distanziamento tra i treni	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
14,0 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di sviluppo delle principali aree metropolitane del Paese che mira al riequilibrio modale della mobilità pendolare, eliminando gli attuali vincoli capacitativi che condizionano lo sviluppo dell'offerta metropolitana e suburbana. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la realizzazione di passanti e linee metropolitane, il potenziamento (raddoppio/quadruplicamento) degli itinerari di maggior interesse, specializzando le linee e prolungando i servizi metropolitani fino ai principali centri generazione della domanda, il potenziamento degli impianti per gestire le interferenze tra flussi di traffico convergenti e l'adozione di tecnologie innovative per ridurre il distanziamento treni fino a 3/4 minuti.Nello specifico gli interventi mirano al potenziamento della capacità del passante di Napoli, fondamentale arteria della mobilità urbana che attraversa tutta la città di Napoli da nord (Pozzuoli) a sud (S.Giovanni Barra) con servizi di tipo metropolitano per Caserta,

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 22

Castellammare di Stabia e Salerno e regionali per Formia, mediante l'adozione del sistema ERTMS HD. Il nuovo sistema, interoperabile con le tecnologie già installate o in fase di installazione sulle reti ferroviarie europee e sul nuovo materiale rotabile, gestisce il traffico nei nodi urbani in modo ottimale tramite la riduzione delle specifiche di distanziamento fra due treni, aumentando la capacità dell'infrastruttura.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi riguardano l'implementazione del sistema HD ERTMS, che consente funzionalità ETCS di livello 2 anche sulle linee convenzionali già attrezzate con l'SCMT (Sistema Controllo Marcia Treni), esaltando le prestazioni dei treni di ultima generazione utilizzati per il traffico pendolare e fornendo al macchinista tutte le indicazioni necessarie alla guida in sicurezza, con l'attivazione della frenatura d'emergenza nel caso in cui non siano rispettati tutti i parametri e la velocità del treno superi quella consentita.

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
15,0	15,0	15,0	14,0	0,0	1,0

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	0,4	0,4	0,0	2,1	5,3	3,1	2,1	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Campania e del nodo di Napoli. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un incremento dei livelli di affidabilità e regolarità del servizio. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento, rilevati attraverso la Piattaforma Integrata di Circolazione e al lordo delle cause esterne. Ulteriori risultati, allo stato attuale non quantificabili, riguardano le potenzialità di incremento della capacità della linea con opportunità di sviluppo di un modello di traffico ad alta frequenza.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Regolarità	Puntualità	%	92,9	+0,5%

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

Unità di misura

Obiettivo

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 22

km rete adeguata/potenziata

km

15,7

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 23

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Adeguamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia

TITOLO INTERVENTO

Adeguamento tecnologie linea Roma-Napoli via Formia

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)	Regione Campania

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: P224 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)

Upgrade tecnologico del sistema di distanziamento della tratta Minturno - Villa Literno con sostituzione dell'attuale sistema di Blocco Automatico a correnti codificate (BACC) con ACC multistazioni e blocco emulato



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

10,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di upgrading tecnologico della rete che mira sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario, in risposta alle richieste del mercato, sia alle esigenze di produzione, quali l'aumento della produttività e la gestione del rinnovo per obsolescenza degli impianti. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano i nodi urbani e le direttrici fondamentali e consistono nell'upgrade degli attuali sistemi di sicurezza e segnalamento con nuove tecnologie (es. ACC-M) che consentono di gestire la circolazione sulle linee ed in ambito stazione da un unico Posto Centrale. Nello specifico gli interventi mirano al potenziamento tecnologico della sezione campana del corridoio Scandinavia-Mediterraneo al fine di migliorare la regolarità della circolazione sulla linea Roma-Napoli via Formia, che é interessata da ingenti flussi di traffico viaggiatori lunga percorrenza,

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 23

regionali e merci .

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Progettazione preliminare

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi riguardano l'upgrade degli Apparat Centrali che assegnano a ciascun treno il percorso previsto nelle stazioni, nei bivi o nelle altre località di servizio predisponendo gli scambi nella posizione voluta, assicurarsi che il percorso del treno non abbia interferenze con il percorso di altri treni e sia libero nel momento programmato. Le nuove tecnologie, di tipo multistazione (ACC-M), consentiranno di controllare contemporaneamente più impianti di stazione e le relative tratte di blocco.

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
10,0	10,0	10,0	10,0	0,0	0,0

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	0,5	1,5	2,5	2,0	1,0	1,7	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità e la regolarità dell'esercizio con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Campania e ai collegamenti sia passeggeri che merci tra la Campania e le regioni dell'Italia centrale. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento, rilevati attraverso la Piattaforma Integrata di Circolazione e al lordo delle cause esterne.

INDICATORI DI RISULTATO

	Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Regolarità Puntualità	%	79,9	+0,5%

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	41,9

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 24

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
ACC Napoli-Salerno linea a monte del Vesuvio	
TITOLO INTERVENTO	
Potenziamento tecnologico linea a monte del Vesuvio	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)	Regione Campania
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: A2001B Tecnologie per la circolazione	
Upgrade tecnologico degli apparati di stazione e del sistema di distanziamento, con implementazione di tecnologie innovative per il comando e controllo dei treni dal Centro di Coordinamento Circolazione di Napoli Centrale.	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
10,0 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
<p>Gli interventi si inquadrano nel programma di upgrading tecnologico della rete che mira sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario, in risposta alle richieste del mercato, sia alle esigenze di produzione, quali l'aumento della produttività e la gestione del rinnovo per obsolescenza degli impianti. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano i nodi urbani e le direttrici fondamentali e consistono nell'upgrade degli attuali sistemi di sicurezza e segnalamento con nuove tecnologie (es. ACC-M) che consentono di gestire la circolazione sulle linee ed in ambito stazione da un unico Posto Centrale.Nello specifico gli interventi mirano al potenziamento tecnologico della sezione campana del corridoio Scandinavia-Mediterraneo al fine di migliorare la regolarità della circolazione sulla linea Napoli-Salerno a monte del Vesuvio, che é interessata da ingenti flussi di traffico viaggiatori lunga percorrenza, regionali e merci .</p>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 24

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Progettazione preliminare

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi riguardano l'upgrade degli Apparat Centrali che assegnano a ciascun treno il percorso previsto nelle stazioni, nei bivi o nelle altre località di servizio predisponendo gli scambi nella posizione voluta, assicurarsi che il percorso del treno non abbia interferenze con il percorso di altri treni e sia libero nel momento programmato. Le nuove tecnologie, di tipo multistazione (ACC-M), consentiranno di controllare contemporaneamente più impianti di stazione e le relative tratte di blocco.

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
10,0	10,0	10,0		10,0	0,0	0,0

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	0,5	0,0	4,5	3,0	1,9	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità e la regolarità dell'esercizio con particolare riferimento al traffico sia passeggeri che merci tra i capoluoghi di Napoli e Salerno, la Calabria e le regioni dell'Italia centrale. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Regolarità	Puntualità	%	85,6	+0,5%

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
n° impianti inseriti in ACC-M	n°	4

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 25

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Upgrading BcA Benevento-Avellino, Caserta-Benevento e Vairano-Venafro	
TITOLO INTERVENTO	
Upgrade sistemi di distanziamento linee Campania	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 026 Altre reti ferroviarie	Regione Campania
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: A2001B Tecnologie per la circolazione	
Rinnovo/Upgrade tecnologico dell'attuale sistema di distanziamento Blocco Conta Assi (BCA) delle linee Benevento - Avellino/Caserta, Vairano C. /Rocca D'Evandro- Venafro	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
2,5 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione
OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano al miglioramento della regolarità della circolazione su linee di bacino nell'ambito della regione Campania, potenziando l'infrastruttura che collega i capoluoghi di provincia Benevento, Caserta e Avellino.
AVANZAMENTO PROGETTUALE
Progettazione preliminare

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 25

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi riguardano l'upgrade degli impianti che gestiscono il distanziamento treni, per migliorare l'affidabilità e la disponibilità del sistema. Le nuove funzionalità riguardano la Trasmissione Dati in Sicurezza (T.D.S), la diagnostica on-line, la maggiore robustezza e semplicità costruttiva ed il potenziamento delle Testate di Blocco.

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
2,5	2,5	2,5	2,5	0,0	0,0

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	0,3	0,3	0,5	0,6	0,4	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

	Studio di fattibilità		Progettazione		Affidamento		Realizzazione		Completamento
--	-----------------------	--	---------------	--	-------------	--	---------------	--	---------------

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità e la regolarità dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Campania. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento, rilevati attraverso la Piattaforma Integrata di Circolazione.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Regolarità	Puntualità	%	79,2	+0,5%

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	127

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 26

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Upgrade sistemi informazione al pubblico (iaP) passante

TITOLO INTERVENTO

Upgrade sistemi informazione al pubblico passante di Napoli

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 025 Ferrovie (rete globale RTE-T) / 026 Altre reti ferroviarie	Regione Campania

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: P055_A Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)

Upgrade dei sistemi di Informazione al Pubblico con miglioramento delle performance audio-video, e adeguamento del sistema di gestione centralizzata delle informazioni sulla linea Villa Literno - Napoli S. Giovanni Barra e linee afferenti ("tratte antenna").



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

7,5 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di upgrading dei terminali viaggiatori che mira al miglioramento della qualità della permanenza dei viaggiatori rendendo al contempo la stazione, nella sua componente commerciale, sempre più aperta verso la città. Obiettivo è quello di costruire, nelle medie e piccole stazioni con significativa frequentazione ovvero ubicate in contesti urbani di alto valore storico, culturale e turistico, condizioni gestionali atte a meglio garantire il decoro, la sicurezza e la qualità percepita, nonché valorizzare gli spazi di stazione. In tale logica vi sarà un miglioramento del layout funzionale delle stazioni con specializzazione dei servizi ed azioni riconducibili sostanzialmente ai seguenti ambiti di intervento: miglioramento della qualità dei servizi di stazione; miglioramento dei sistemi di informazione e comunicazione al pubblico; miglioramento dell’accessibilità dei viaggiatori; miglioramento della percezione

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 26

di security durante la permanenza in stazione. Nello specifico gli interventi mirano al miglioramento della qualità dei servizi - in particolare di Informazione al Pubblico - nelle stazioni del passante di Napoli, fondamentale arteria della mobilità urbana che attraversa tutta la città di Napoli da nord (Pozzuoli) a sud (S. Giovanni Barra) con servizi di tipo metropolitano per Caserta, Castellammare di Stabia e Salerno e regionali per Formia.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Progettazione esecutiva

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi riguardano l'upgrade del sistema di Informazione al Pubblico (IaP).

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
7,5	7,5	7,5	7,5	0,0	0,0

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	0,4	3,0	3,6	0,4	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

Studio di fattibilità	Progettazione	Affidamento	Realizzazione	Completamento
-----------------------	---------------	-------------	---------------	---------------

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando l'accessibilità alle stazioni con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Campania e del nodo di Napoli. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento della qualità dei servizi nelle stazioni, con particolare riferimento al miglioramento dei sistemi di informazione al pubblico. I risultati saranno misurati attraverso l'indice di customer satisfaction. La qualità degli spazi e dei servizi delle stazioni RFI è costantemente monitorata tramite apposite indagini che rilevano, tra l'altro, l'opinione dei viaggiatori sul comfort, la pulizia, la sicurezza, i servizi commerciali presenti così come sulla raggiungibilità, l'informazione al pubblico, i servizi per le persone con disabilità e a ridotta mobilità. I risultati orientano i piani e le azioni di miglioramento aziendali, sia a livello centrale che territoriale, e sono annualmente comunicati attraverso la Carta dei Servizi RFI. Per quanto riguarda i sistemi IaP l'indice considera sia la componente fissa, relativa all'orientamento in stazione e alle indicazioni per la sicurezza nonché all'orario dei treni programmato, è veicolata, rispettivamente, attraverso la segnaletica e i quadri orari murali con l'indicazione per fascia oraria dei treni in arrivo e partenza, sia la componente variabile, in tempo reale, relativa all'effettivo orario e binario di arrivo e partenza dei treni nonché alla comunicazione di eventuali anomalie di circolazione (ritardi, soppressioni, scioperi, ecc), veicolata da canali sonori e visivi tramite dispositivi audio, monitor e tabelloni a led, indicatori di carrozza.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Qualità	Customer satisfaction	%	6.11	72

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 26

INDICATORI DI REALIZZAZIONE		
	Unità di misura	Obiettivo
n° impianti adeguati/potenziati	n°	16
STRUMENTO ATTUATIVO		
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.		

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 27

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Miglioramento accessibilità passante (sottopassi, marciapiedi, pensiline, ascensori)	
TITOLO INTERVENTO	
Miglioramento accessibilità passante ferroviario di Napoli	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 025 Ferrovie (rete globale RTE-T) / 026 Altre reti ferroviarie	Regione Campania
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: A1004C Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	
Upgrade infrastrutturale delle banchine, restyling delle pensiline, nuovi ascensori, abbattimento delle barriere architettoniche sulla linea Pozzuoli - Napoli S. G. Barra	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
5,0 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione
OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
<p>Gli interventi si inquadrano nel programma di upgrading dei terminali viaggiatori che mira al miglioramento della qualità della permanenza dei viaggiatori rendendo al contempo la stazione, nella sua componente commerciale, sempre più accessibile. Obiettivo è quello di costruire, nelle medie e piccole stazioni con significativa frequentazione ovvero ubicate in contesti urbani di alto valore storico, culturale e turistico, condizioni gestionali atte a meglio garantire il decoro, la sicurezza e la qualità percepita, nonché valorizzare gli spazi di stazione. In tale logica vi sarà un miglioramento del layout funzionale delle stazioni con specializzazione dei servizi ed azioni riconducibili sostanzialmente ai seguenti ambiti di intervento: miglioramento della qualità dei servizi di stazione; miglioramento dei sistemi di informazione e comunicazione al pubblico; miglioramento dell’accessibilità dei viaggiatori; miglioramento della percezione di security durante la permanenza in stazione.Nello specifico gli interventi l'adeguamento a standard</p>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 27

metropolitano delle stazioni, in applicazione del Regolamento CE 1371/2007 su “diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”. Le opere garantiscono l’accessibilità delle stazioni a tutti i cittadini in partenza, transito e arrivo, con particolare attenzione alle persone con disabilità o persone a ridotta mobilità (PRM), fornendo adeguati servizi di assistenza in stazione e informazioni mirate ed eliminando progressivamente gli ostacoli fisici e mirano al miglioramento dell’accessibilità delle stazioni del passante di Napoli, fondamentale arteria della mobilità urbana che attraversa tutta la città di Napoli da nord (Pozzuoli) a sud (S.Giovanni Barra) con servizi di tipo metropolitano per Caserta, Castellammare di Stabia e Salerno e regionali per Formia.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Progettazione preliminare

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi riguardano l'adeguamento a standard metropolitano delle stazioni, in applicazione del Regolamento CE 1371/2007 su “diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”. Le opere garantiscono l’accessibilità delle stazioni a tutti i cittadini in partenza, transito e arrivo, con particolare attenzione alle persone con disabilità o persone a ridotta mobilità (PRM), fornendo adeguati servizi di assistenza in stazione e informazioni mirate ed eliminando progressivamente gli ostacoli fisici.

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
5,0	5,0	5,0		5,0	0,0	0,0

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	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

 Studio di fattibilità	 Progettazione	 Affidamento	 Realizzazione	 Completamento
--	---	---	---	---

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L’intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando l’accessibilità alle stazioni con particolare riferimento al traffico pendolare nell’ambito della regione Campania e del nodo di Napoli. Al termine della realizzazione del Progetto é atteso un miglioramento della qualità dei servizi nella stazioni, con particolare riferimento all’accessibilità da parte delle persone con disabilità e a ridotta mobilità. I risultati saranno misurati attraverso l’indice di customer satisfaction. La qualità degli spazi e dei servizi delle stazioni RFI è costantemente monitorata tramite apposite indagini che rilevano, tra l’altro, l’opinione dei viaggiatori sul comfort, la pulizia, la sicurezza, i servizi commerciali presenti così come sulla raggiungibilità, l’informazione al pubblico, i servizi per le persone con disabilità e a ridotta mobilità. I risultati orientano i piani e le azioni di miglioramento aziendali, sia a livello centrale che territoriale, e sono annualmente comunicati attraverso la Carta dei Servizi RFI.



Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 27

INDICATORI DI RISULTATO				
		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Qualità	Customer satisfaction	%	6,27	
INDICATORI DI REALIZZAZIONE				
		Unità di misura		Obiettivo
n° impianti adeguati/potenziati		n°		12
STRUMENTO ATTUATIVO				
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.				

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 28

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Adeguamento prestazionale linee Roma-Napoli via Formia e via Cassino (Sagoma PC80)	
TITOLO INTERVENTO	
Adeguamento prestazionale linea Roma-Napoli via Cassino	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 025 Ferrovie (rete globale RTE-T)	Regione Campania
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: P058A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	
Interventi finalizzati ad eliminare le "interferenze di sagoma" con l'infrastruttura ferroviaria esistente per il traffico merci di tipo combinato tra Roma e i terminali in area campana (tratta Rocca d'Evandro - Caserta - Cancellor- Nola Interporto). Al termine dell'intervento, in coordinamento con analoghi interventi sulle tratte in territorio laziale, sarà possibile il transito di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione.	
 	
BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE	
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana	
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020	
10,0 milioni di euro	
OGGETTO DI INTERVENTO	
Progettazione e Realizzazione	
OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO	

Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 750 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate.Nello specifico gli interventi mirano all'adeguamento a STI della sezione campana del corridoio Scandinavia-Mediterraneo, con

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 28

particolare riferimento alla codifica trasporto combinato, al fine di garantire collegamenti omogenei dal valico del Brennero fino ai terminali in area napoletana (Maddaloni-Marcianise, Nola,...).

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi riguardano l'eliminazione delle situazioni puntuali che determinano interferenze tra i convogli in transito e il profilo minimo degli ostacoli (PMO), attraverso il dissamento/abbassamento del binario, la tesatura della linea di contatto, profilature delle gallerie e l'innalzamento degli impalcati dei cavalcaferrovia.

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
10,0	10,0	10,0		10,0	0,0	0,0

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	0,4	1,0	1,0	1,5	3,1	2,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità nave-treno-gomma, con particolare riferimento al traffico merci lungo la sezione campana del corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Ciò assicurerà un'opportunità di nuovi traffici di tipo combinato per i principali hub intermodali della Regione Campania e sviluppo del sistema logistico a servizio del Sud Italia. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un adeguamento della Codifica Traffico Combinato delle linee che collegano i terminali in area campana allo standard del corridoio (P/C80). Ciò consentirà di superare le attuali limitazioni dovute al mancato rispetto delle distanze minime di sicurezza tra le unità di carico (C = casse mobili; P o W = semirimorchi caricati sui carri Poche o Wippen) e gli eventuali ostacoli ed infrastrutture (punti fissi, tipicamente le gallerie), assicurando il libero passaggio di container high cube di ultima generazione e Autostrada Viaggiante senza prescrizioni di orario.

INDICATORI DI RISULTATO

	Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Prestazioni	Codifica Trasporto Combinato	P/C32 - P/C45	P/C80

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	85,6

Scheda intervento n. 28

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 29

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo
Elettrificazione linea Barletta-Canosa

TITOLO INTERVENTO
Elettrificazione linea Barletta-Canosa

SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 026 Altre reti ferroviarie	Regione Puglia

DESCRIZIONE INTERVENTO
Riferimento CdP-I 2017-2021: I170 Elettrificazione Barletta-Canosa

Gli interventi consistono nell'elettrificazione della linea regionale Barletta-Spinazzola nella tratta Barletta-Canosa di Puglia, con realizzazione di un punto di incrocio in corrispondenza della fermata di Canne della Battaglia e della nuova fermata dell'Ospedale di Barletta.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
26,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione dei servizi regionali nell'ambito del territorio pugliese, migliorando l'accessibilità dell'entroterra dell'alta murgia alla costa adriatica.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 29

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono nell'elettrificazione della linea secondo lo standard RFI; nel caso in cui la sagoma non dovesse permettere la posa della linea di tipo tradizionale (sospensione ridotta) verranno effettuati anche i necessari adeguamenti o in alternativa verrà adottato il sistema con catenaria rigida. Gli interventi si accompagnano ad interventi di potenziamento delle SSE e nella realizzazione di Cabine TE, con un passo medio di 25 km. Le sottostazioni elettriche saranno dotate di due gruppi da 3.600 KW alimentate in MT, realizzate con prefabbricati idonei per contenere tutte le apparecchiature e da posizionare sugli esistenti piazzali interni delle stazioni. Con l'elettrificazione della linea verranno installati nuovi apparati di telecontrollo degli impianti TE (sezionatori TE, cabine e SSE) e si provvederà alla riconfigurazione del DOTE. A questi si aggiungono altri interventi quali in un nuovo sistema di comando e controllo, sistemi di distanziamento, PRG delle stazioni di Canosa e Canne della Battaglia e relativi apparati con realizzazione di marciapiedi H55 e sottopassi, la realizzazione di una nuova fermata nei pressi dell'ospedale di Barletta e la sostituzione del sistema di supporto alla condotta con il sistema di controllo marcia treno.

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
26,0	26,0	26,0	26,0	0,0	0,0

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	0,1	0,5	0,0	0,0	1,3	2,1	2,6	3,9	3,9	3,9	3,9	2,6	1,2

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Puglia. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento della qualità dei servizi alla clientela e un potenziamento dei servizi regionali. La valutazione della qualità dei servizi sarà operata attraverso un indice di customer satisfaction che misurerà il gradimento dei nuovi servizi regionali da parte della clientela, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento. Il potenziamento dei servizi sarà valutato, a valle della definizione del nuovo modello di esercizio di intesa con la regione Puglia, in base all'incremento dei volumi di produzione sulla tratta in treni di treni.km/annui. Detti servizi sono comunque contemplati nell'ambito dell'Accordo Quadro RFI-Regione Puglia.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 29

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Offerta	Nuovi servizi TE	n° treni/giorno	0	Da definire
Qualità	Customer satisfaction	%	n.a.	Positivo (≥6)

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	25

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 30

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Raccordo ferroviario nuova stazione elementare "Brindisi intermodale direzione nord"

TITOLO INTERVENTO

Nodo intermodale di Brindisi 1^ fase

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

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: P178 Nodo intermodale di Brindisi

Gli interventi sono finalizzati al miglioramento del collegamento tra l'Area Portuale di Brindisi e la rete ferroviaria nazionale mediante la realizzazione di nuova stazione elementare. Tale stazione con funzioni merci è allacciata alla linea Adriatica immediatamente asud rispetto a Brindisi, consetirà di servire l'area industriale e del porto con treni di lunghezza fino a 750m, decongestionanado la stazione di Brindisi delel attuali attività di manovra. La nuova stazione elementare svolgerà la funzione di arrivie partenza e presa e consegna per i treni merci. Rispetto all'area portuale e industriale la nuova stazione risulta collegata tramite la dorsare con consosrzio industriale.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

25,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali hub logistici e itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 750 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 30

del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate. Nello specifico gli interventi mirano al potenziamento dei collegamenti tra l'Area Portuale di Brindisi e la rete ferroviaria nazionale.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono nella realizzazione di una stazione con capacità di binari fino a 750m, direttamente collegata alla linea Adriatica immediatamente a sud di Brindisi tramite un tratto di linea elettrificato. Nello specifico gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova stazione nell'area portuale industriale di Brindisi, collegata alla linea Adriatica tramite un tratto di linea di nuova realizzazione. Il nuovo tratto e la stazione saranno elettrificati e dotati di apparato per il comando e il controllo della nuova infrastruttura e dotati di sistema di protezione per la marcia dei treni. Sono inoltre realizzati i collegamenti di sicurezza con la dorsale gestita dal consorzio industriale.

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
25,0	25,0	25,0		25,0	0,0	0,0

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	0,1	0,5	0,0	0,0	1,3	2,0	2,5	3,8	3,8	3,8	3,8	2,5	1,1	0,0

Legenda

	Studio di fattibilità		Progettazione		Affidamento		Realizzazione		Completamento
--	-----------------------	---	---------------	---	-------------	--	---------------	---	---------------

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità nave-treno-gomma, con particolare riferimento al traffico merci lungo il corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Obiettivo specifico dell'intervento è quello di migliorare i collegamenti tra lo scalo intermodale di Brindisi e la rete ferroviaria nazionale. La conseguente riduzione dei costi unitari contribuirà a rendere il trasporto ferroviario più competitivo rispetto alla gomma ponendo le basi per lo sviluppo dei traffici merci (treni.km/anno).

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Offerta	Riduzione tempi di manovra	n° ore/treno	Da definire	Da definire

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 30


	Unità di misura	Obiettivo
n° impianti adeguati/potenziati	n°	2

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 31

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Variante Settingiano-Lamezia Terme	
TITOLO INTERVENTO	
Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria Jonica – Tratta Sibari – Melito Porto Salvo	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 025 Ferrovie (rete globale RTE-T) / 026 Altre reti ferroviarie	Regione Calabria
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: I153 Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo	
<p>L'intervento consiste sinteticamente nella velocizzazione della linea ferroviaria Jonica che rientra nella competenza di RFI, nella tratta Sibari – Melito P.S., attraverso l'istituzione del rango di velocità C, la soppressione o la protezione di alcuni Passaggi a Livello presenti in punti particolarmente critici, il rinnovo con velocizzazione dei deviatoti (con particolare riguardo alle varie tratte: Rocca Imperiale/Sibari, Sibari/Corigliano, Corigliano/Crotone, Crotone/Cutro, Cutro/Catanzaro Lido, Catanzaro Lido/Locri, Locri/Melito P.S.), l'installazione di barriere antirumore nei punti di maggiore impatto sulle aree a più forte antropizzazione in conseguenza dell'aumento della velocità, il rinnovo di binario ove necessario, i prolungamenti di alcuni sottopassi di stazione esistenti e la costruzioni di nuovi per rendere possibile l'effettuazione di movimenti contemporanei in alcune stazioni e facilitare l'accesso al mare, nei punti in cui maggiore è l'impatto dell'infrastruttura ferroviaria in termini di "cesoia" dei centri abitati, il ripristino del 4° Binario della Stazione di Melito P.S., la riqualificazione e rifunzionalizzazione delle stazioni con particolare attenzione a quelle con maggiore traffico.</p>	
 	
BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE	
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana	
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020	
307,0 milioni di euro	
OGGETTO DI INTERVENTO	
Progettazione e Realizzazione	

Scheda intervento n. 31

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. L'Amministrazione Regionale ha deciso di potenziare in maniera importante la Linea Ferroviaria Jonica che è uno dei due assi longitudinali ferroviari della Calabria. La linea jonica si estende da Rocca Imperiale a Reggio Calabria, sviluppandosi per 391 km su un tracciato ferroviario non elettrificato, ad esclusione del tratto Reggio Calabria - Melito Porto Salvo di circa 30 km e del tratto a Nord di Sibari di circa 48 km. La linea è a semplice binario, ad esclusione del tratto a doppio binario Reggio Calabria - Melito Porto Salvo. La linea fa parte del grande itinerario internazionale che partendo da Malta attraversa tramite ferrovia i territori jonici della Sicilia, della Calabria, della Basilicata, arriva in Puglia e quindi si congiunge con i corridoi balcanici. Il tratto della Calabria costituisce l'elemento centrale. La direttrice jonica è importante per il collegamento della rete calabrese con le principali località della Basilicata e della Puglia. Attraverso le linee trasversali Catanzaro Lido-Lamezia Terme e Sibari-Paola consente il collegamento con la direttrice tirrenica. Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica ha inserito il tratto della linea jonica a Nord di Sibari, insieme alla direttrice tirrenica ed alle trasversali Paola – Sibari e Lamezia Terme – Catanzaro Lido, nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti. La rete ferroviaria dello SNIT attuale definita dal PGTL comprende le tratte che assicurano i servizi ferroviari di lunga percorrenza interni al Paese, con le relative connessioni all'interno dei grandi nodi metropolitani ed urbani, i collegamenti con i terminali di trasporto di rilevanza nazionale ed i principali collegamenti internazionali. Il Regolamento 1315/2013, approvato dalla Commissione e dal parlamento Europeo ha inserito il tratto da Rocca Imperiale a Sibari nella rete TEN-T. Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete comprensiva, che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale.

Nello specifico gli interventi mirano allo sviluppo dell'infrastruttura nell'ambito della regione Calabria, razionalizzando i collegamenti a garanzia della qualità del servizio di trasporto su ferro. L'innalzamento del rango di velocità dell'intera linea ferroviaria Jonica a rango C costituisce intervento invariante per il Piano Regionale dei Trasporti. L'innalzamento del rango è l'indicazione sintetica di un più ampio potenziamento della linea ferroviaria jonica. In questo senso è necessario garantire l'aumento della capacità, delle prestazioni e della sicurezza della linea oltre che l'accessibilità attraverso il potenziamento delle caratteristiche tecniche relative: numero di binari e sistemi di segnalamento nelle stazioni e negli incroci di linea; la soppressione o la protezione di Passaggi a Livello, rinnovo con velocizzazione di deviatoi, installazione di barriere antirumore, rinnovo di vari chilometri di binario, prolungamento di alcuni sottopassi e costruzione di nuovi, ripristino del 4° Binario della Stazione di Melito P.S., riqualificazione e rifunzionalizzazione di stazioni, raddoppio in affiancamento ove necessario, elettrificazione in prosieguo a partire da uno dei nodi di connessione con la rete elettrificata. Al Rango C appartengono la maggior parte delle locomotive e delle carrozze destinate al trasporto viaggiatori. Nella categoria C i treni sono equipaggiati con sistemi anti-serpeggio (sistemi smorzanti nel carrello, oppure dotazione di carrelli a passo lungo o con rodiggi a ruote libere) e atti a velocità superiori ai 160 km/h, nonché tutti gli elettrotreni articolati o bloccati (ETR) eccetto quelli ad assetto variabile con pendolamento attivo (di Rango P) e, inoltre, alcune automotrici elettriche (ALe) per il trasporto regionale.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 31

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

Per la velocizzazione della linea Jonica ferroviaria nella tratta Sibari- Melito P.S. sono previsti sinteticamente i seguenti interventi:- l'istituzione del Rango C su tutta la linea;- la soppressione o la protezione di Passaggi a Livello in ambito Urbano ed extraurbano per migliorare la regolarità dell'esercizio ferroviario e, dove possibile, aumentare la velocità della tratta;- il rinnovo con velocizzazione di vari deviatori in più stazioni con previsione dei costi legati alle modifiche degli apparati IS di stazione e di riconfigurazione dei SCMT;- l'installazione di barriere antirumore nei tratti urbani interessati dagli aumenti di velocità, ove necessario a seguito studio acustico;- il rinnovo di binario ove necessario per la standardizzazione alla tipologia 60 E1 presente nella parte restante della linea- i prolungamenti di alcuni sottopassi di stazione esistenti e la costruzione di nuovi per rendere possibile l'effettuazione di movimenti contemporanei in alcune stazioni e facilitare l'accesso al mare, come richiesto da alcuni Comuni della Regione Calabria per il superamento della barriera fisica rappresentata dall'infrastruttura ferroviaria per ottenere continuità con il litorale;- l'aumento della capacità della stazione di Melito Porto Salvo con il ripristino del 4° Binario della sede e delle opere di protezione della stessa;- la riqualificazione e la rifunzionalizzazione delle stazioni, verificandone anche le potenziali destinazioni di uso per il sociale;L'opera finanziata per 307 M€ con fondi FSC 14/20, è parte di un programma di interventi per la riqualificazione ed il potenziamento della infrastruttura ferroviaria nella Regione.Va precisato che la Regione Calabria ha sottoscritto con RFI un protocollo di intesa relativamente alla Trasversale Aeroporto - Lamezia Terme - Catanzaro Lido, per la quale sono già individuate risorse di finanziamento ammontanti a 301 M€ (120 M€ da POR 2014/2020 e 100+81 M€ da Aggiornamento 2015 del Contratto di programma RFI).

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
307,0	307,0	307,0		307,0	0,0	0,0

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	20,0	39,9	41,4	43,0	43,0	43,0	36,8	24,6	15,4	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

	Studio di fattibilità		Progettazione		Affidamento		Realizzazione		Completamento
--	-----------------------	---	---------------	---	-------------	--	---------------	---	---------------

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Calabria. L'innalzamento del rango della ferrovia Jonica, portando tutto a rango C è indicazione sintetica del potenziamento di tutta la linea, costituisce intervento invariante per il Piano Regionale dei Trasporti e, come tale, il primo risultato atteso è proprio l'istituzione del rango C su tutta la tratta Sibari- Melito Porto Salvo.Al termine della realizzazione del Progetto sono attesi i seguenti risultati: riduzione dei tempi di percorrenza, incremento dei livelli di affidabilità e regolarità del servizio e miglioramento della qualità dei servizi nelle stazioni. La riduzione dei tempi di percorrenza é strettamente correlata al tipo di materiale rotabile e alla tipologia di servizio e

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 31

quindi, nelle more della definizione di un modello di esercizio concordato con la Regione, la misura dei risultati sarà valutata in base all'incremento della velocità massima di tracciato e non di minuti risparmiati. L'incremento dei livelli di affidabilità e regolarità dei servizi sarà misurato in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento, rilevati attraverso la Piattaforma Integrata di Circolazione e al lordo delle cause esterne (es. tallonamenti dei passaggi a livello da parte di veicoli stradali). L'acquisizione del dato di arrivo del treno in stazione avviene tramite rilevamento presso il circuito elettrico di stazionamento, posto fra il segnale di protezione e l'inizio del marciapiede al servizio di binario di ricevimento posto solitamente a circa 1.000 mt dal punto di reale fermata. La puntualità del servizio viene monitorata e calcolata come numero di treni arrivati entro la soglia dei 5' nella stazione termine corsa rispetto al numero complessivo di treni circolati. I dati attuali si riferiscono alla puntualità misurata rispetto al margine di 5 minuti, le rilevazioni sono relative al periodo gen-ott dell'anno 2016. La qualità dei servizi nelle stazioni sarà invece misurata attraverso l'indice di customer satisfaction. La qualità degli spazi e dei servizi delle stazioni RFI è costantemente monitorata tramite apposite indagini che rilevano, tra l'altro, l'opinione dei viaggiatori sul comfort, la pulizia, la sicurezza, i servizi commerciali presenti così come sulla raggiungibilità, l'informazione al pubblico, i servizi per le persone con disabilità e a ridotta mobilità. I risultati orientano i piani e le azioni di miglioramento aziendali, sia a livello centrale che territoriale, e sono annualmente comunicati attraverso la Carta dei Servizi RFI.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Velocità	Km velocizzati/Km totali	%	0	Da definire
Regolarità	Puntualità	%	89,7	+0,5%
Qualità	Customer satisfaction	%	6,85	Da definire

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	320

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 32

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo

TITOLO INTERVENTO

Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo

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

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: I162 Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo

Gli interventi sono finalizzati alla velocizzazione del collegamento Palermo-Trapani e consistono nel ripristino della circolazione sulla linea ferroviaria Palermo-Trapani via Milo, interrotta dal 2013 per un cedimento strutturale. Il finanziamento FSC Cabina di Regia concorre all'integrale copertura finanziaria dei costi di investimento, stimati in circa 104 milioni di euro, parzialmente coperti da risorse del Contratto di Programma MIT-RFI.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

34,0 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale e sono funzionali sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione dei servizi regionali nell'ambito del territorio della regione siciliana, migliorando i collegamenti tra il capoluogo di regione ed la provincia di Trapani.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 32

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico l'intervento prevede modifiche del corpo stradale e delle opere di difesa dell'infrastruttura ferroviaria per consentire il potenziamento della linea e l'adeguamento agli standard di sicurezza vigenti, l'adeguamento ai nuovi standard degli apparati tecnologici e dei supporti trasmissivi per la gestione degli impianti di comando e controllo, la velocizzazione degli incroci dei treni nelle stazioni.

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
104,0	104,0	104,0		34,0	0,0	70,0

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	1,0	1,7	2,7	3,4	4,4	5,1	5,1	5,1	3,4	2,0

Legenda

 Studio di fattibilità	 Progettazione	 Affidamento	 Realizzazione	 Completamento
--	---	---	--	---

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma-aria, con particolare riferimento al traffico viaggiatori nell'ambito della regione Sicilia. Obiettivo specifico del Progetto è costituito dallo sviluppo di collegamenti veloci a basso impatto ambientale tra i due capoluoghi. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento della qualità dei servizi alla clientela e un potenziamento dei servizi regionali. La valutazione della qualità dei servizi sarà operata attraverso un indice di customer satisfaction che misurerà il gradimento dei nuovi servizi regionali da parte della clientela, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento. Il potenziamento dei servizi sarà valutato, a valle della definizione del nuovo modello di esercizio di intesa con la regione Sicilia, in base all'incremento dei volumi di produzione sulla tratta in treni di treni.km/annui.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Capacità teorica	Capacità della linea	n° treni/giorno	0	80
Qualità	Customer satisfaction	%	n.a.	Positivo (≥6)

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 32

	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	47,118

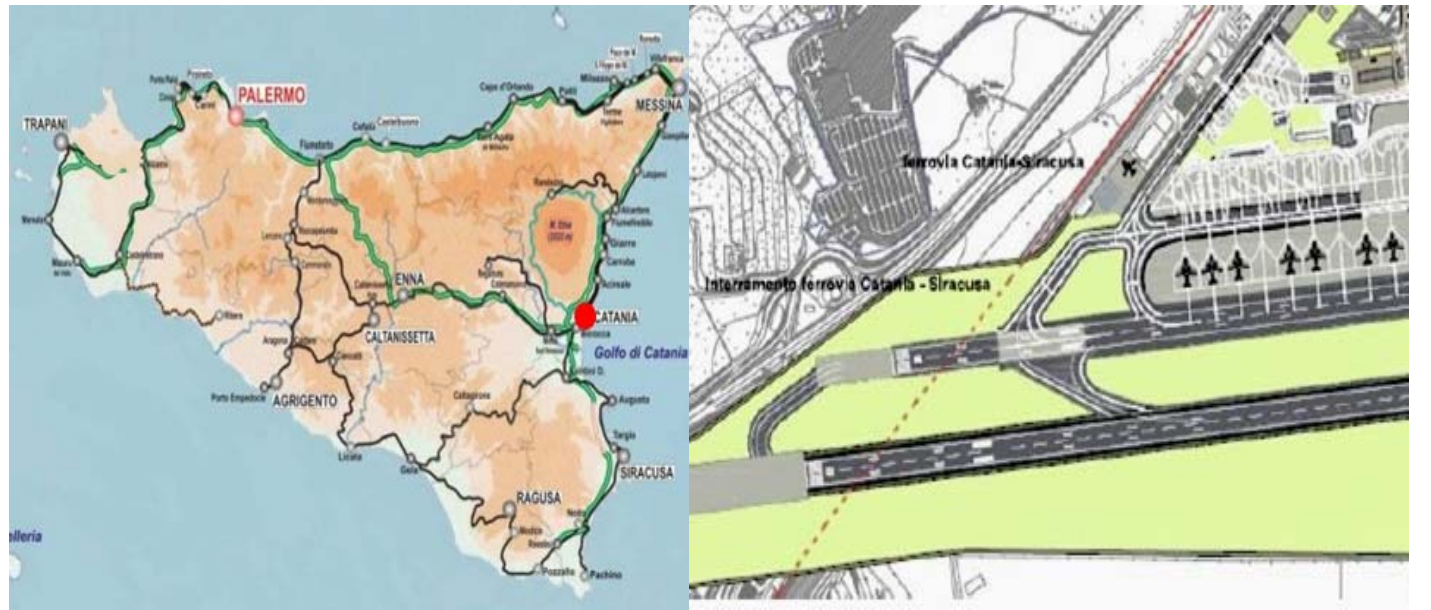
STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 33

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Interramento della linea ferroviaria Catania Siracusa per allungamento pista aeroporto di Catania	
TITOLO INTERVENTO	
Nodo di Catania 1^ fase	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)	Regione Sicilia
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: 0270 Sistemazione nodo di Catania	
Gli interventi si inquadrano nel più ampio progetto di sistemazione del nodo di Catania e consistono nell'interramento della linea ferroviaria Catania-Siracusa per consentire l'allungamento della pista dell'aeroporto di Catania.	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
235,0 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
<p>Gli interventi si inquadrano nel programma di sviluppo infrastrutturale dei principali itinerari viaggiatori, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la realizzazione di nuove linee Alata Velocità / Alta Capacità, la velocizzazione ed il potenziamento degli itinerari di maggior interesse. Gli interventi mirano ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più interconnesso e competitivo il sistema della mobilità nazionale, con un mix di investimenti “leggeri” a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) e investimenti “pesanti” (nuove linee e raddoppi). Nello specifico gli interventi, che costituiscono una prima fase funzionale di sistemazione del nodo ferroviario di Catania, mirano all'eliminazione delle interferenze tra la rete ferroviaria e l'infrastruttura aeroportuale. Gli interventi pongono inoltre le basi per il potenziamento dei servizi urbani nell'area catanese e dei servizi interpolo tra i principali capoluoghi della regione Sicilia, in stretta correlazione con gli altri interventi di</p>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 33

velocizzazione della direttrice ferroviaria Palermo-Catania.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico l'intervento prevede l'interramento della linea ferroviaria Catania-Siracusa, per alcune decine di metri. La nuova pista, lunga 3100 m circa, passerà sopra i binari interrati e consentirà l'atterraggio di voli intercontinentali.

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
235,0	235,0	235,0	235,0	0,0	0,0

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	4,0	0,5	0,0	7,5	7,5	12,5	12,5	25,0	25,0	35,0	35,0	70,5

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma-aria, con particolare riferimento al traffico viaggiatori nell'ambito della regione Sicilia e del traffico pendolare nel nodo di Catania. Trattandosi di un intervento di sola progettazione non saranno quantificati obiettivi di risultato. Al termine della realizzazione del Progetto non sono attesi significativi effetti sul traffico ferroviario in quanto l'intervento è principalmente rivolto al potenziamento dell'aerostazione.

INDICATORI DI RISULTATO

	Unità di misura	Attuale	Obiettivo
n.a.	n.a.		

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
non applicabile		

STRUMENTO ATTUATIVO



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

Scheda intervento n. 33

l'upgrading dei livelli, di sicurezza al fine di ottemperare ad innovazioni introdotte da disposizioni normative o derivanti dall'evoluzione tecnologica.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 34

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
S.Gavino-Sassari-Olbia	
TITOLO INTERVENTO	
Varianti S.Gavino-Sassari-Olbia	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 025 Ferrovie (rete globale RTE-T)	Regione Sardegna
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: 0313A S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie	
<p>Gli interventi sono finalizzati alla velocizzazione dei collegamenti a nord di Oristano verso Sassari e Olbia e consistono nella realizzazione di due varianti di tracciato nei comuni di Bauladu e Bonorva. Il finanziamento FSC Cabina di Regia concorre all'integrale copertura finanziaria dei costi di investimento, stimati in circa 223 milioni di euro, parzialmente coperti da risorse del Contratto di Programma MIT-RFI e FSC Patti Sud.</p>	
<div>   </div>	
BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE	
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana	
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020	
74,0 milioni di euro	
OGGETTO DI INTERVENTO	
Progettazione e Realizzazione	
OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO	
<p>Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione e miglioramento prestazionale dei servizi regionali nell'ambito del territorio sardo, migliorando l'accessibilità delle province del quadrante settentrionale della Regione.</p>	

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 34

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Progettazione preliminare

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono nella realizzazione di due tratti di linea in variante che si sviluppano prevalentemente in galleria, con l'obiettivo della riduzione dei tempi di percorrenza a nord di Oristano sulla relazione Cagliari-Sassari/Olbia, incrementando sia l'offerta di trasporto passeggeri sia la regolarità e la sicurezza dell'esercizio. Le opere consistono nella realizzazione della nuova sede, della sovrastruttura ferroviaria, degli apparati, del sistema di distanziamento e del sistema di gestione della circolazione, nonché nelle modifiche agli impianti esistenti per recepire la nuova infrastruttura.

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
223,0	223,0	223,0		74,0	100,0	49,0

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	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	2,2	3,0	5,2	8,9	11,1	11,8	11,8	10,4	8,1

Legenda

Studio di fattibilità Progettazione Affidamento Realizzazione Completamento

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico viaggiatori nell'ambito della regione Sardegna. Obiettivo specifico dell'intervento è la riduzione dei tempi di viaggio, per i servizi lunga percorrenza Cagliari-Olbia, Cagliari-Sassari e Olbia-Sassari. La riduzione dei tempi di percorrenza è strettamente correlata al tipo di materiale rotabile e alla tipologia di servizio e quindi, nelle more della definizione di un modello di esercizio concordato con la Regione, la misura dei risultati sarà valutata in base all'incremento della velocità massima di tracciato nelle tratte oggetto di intervento e non di minuti risparmiati. Il miglioramento della qualità dei servizi alla clientela sarà valutato attraverso un indice di customer satisfaction che misurerà il gradimento dei nuovi servizi regionali da parte della clientela, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Velocità	Velocità della linea	km/h	85	
Qualità	Customer satisfaction	%	n.a.	Positivo (≥6)

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 34

INDICATORI DI REALIZZAZIONE		
	Unità di misura	Obiettivo
km rete adeguata/potenziata	km	12,4
STRUMENTO ATTUATIVO		
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.		

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 35

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Sistemazione del nodo ferroviario di Trieste 2 fase interventi di adduzione al Porto di Trieste	
TITOLO INTERVENTO	
Porto di Trieste 2^ fase	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)	Regione Friuli Venezia Giulia
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: I008 Porto di Trieste	
Ulteriore fase di potenziamento dei collegamenti tra il porto di Trieste e la rete ferroviaria nazionale. Gli interventi consistono nel ripristino della linea bassa e nuova stazione a servizio della Piastra Logistica presso lo Scalo Legnami e nel completamento degli ACC-M della linea alta.	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
17,0 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO
<p>Il corridoio Core Baltico-Adriatico si sviluppa nell’area nord-est del territorio italiano e, collegando i porti del nord adriatico ai valichi alpini, presenta una spiccata vocazione per il traffico merci internazionale.RFI ha definito un programma di investimenti per l’ “Upgrading del Corridoio Baltico Adriatico”, finalizzato ad adeguare le principali linee ed impianti per il traffico merci e a superare i bottleneck nei collegamenti di “ultimo miglio”, in conformità a quanto richiesto dalla Comunità Europea (Regolamento 1315/2013). Il porto di Trieste è uno dei principali porti del Mare Adriatico. L’intensificarsi degli scambi commerciali e del traffico marittimo tra il Far East e l’Europa attraverso importanti compagnie di navigazione, nonché l’allargamento ad Est dell’Unione Europea hanno rilanciato la centralità dell’Alto Adriatico e hanno aperto a Trieste rinnovate possibilità di crescita e sviluppo.In questo quadro Trieste gioca un ruolo decisivo su due distinte catene logistiche: i collegamenti marittimi intercontinentali a lungo raggio e le relazioni a corto-medio raggio intra-mediterranee. L’incontro tra gli assi strategici TEN-T delle “Autostrade del mare</p>

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 35

del Mediterraneo Orientale” ed i corridoi europei “Adriatico-Baltico” e “Mediterraneo” crea i presupposti per un’ulteriore sviluppo dell’intermodalità, anche attraverso soluzioni innovative nel campo della logistica e dei trasporti. La principale infrastruttura a servizio del bacino portuale è l’impianto di Trieste Campo Marzio il quale è collegato sia alla linea Trieste-Venezia attraverso una cintura urbana di raccordo (linea di cintura) a doppio binario elettrificato che si sviluppa prevalentemente in galleria sia con Villa Opicina mediante un collegamento a singolo binario elettrificato (linea Transalpina oggi inutilizzata). Inoltre l’impianto di Trieste Campo Marzio è collegato con gli impianti ricadenti attraverso la linea alta che costituisce una dorsale di raccordo agli impianti di Trieste Servola e Trieste Aquilinia. Il porto di Trieste presenta una profondità massima dei suoi fondali pari a -18m e permette l’attracco a navi portacontainer di ultima generazione. Il traffico del Porto di Trieste è costituito essenzialmente da Prodotti Petroliferi, che rappresentano oltre il 70% delle merci movimentate. Lo scenario di sviluppo della domanda richiede la disponibilità di una stazione di arrivo/partenza treni con migliori caratteristiche prestazionali e incremento della capacità per sostenere lo sviluppo dei volumi di traffico. Il porto è dotato di infrastrutture ferroviarie che consentono di collegare l’area portuale alla rispettiva rete nazionale e internazionale. Gli interventi sono finalizzati a migliorare le caratteristiche prestazionali dell’infrastruttura ferroviaria di collegamento al valico di Tarvisio, impianto transfrontaliero del Corridoio Baltico-Adriatico in territorio italiano. La linea infatti pur essendo adeguata alla sagoma che consente il trasporto dei semirimorchi e container dai Porti dell’Alto Adriatico, non consente il transito dei treni a standard 750 m. Inoltre l’attuale stazione di Trieste Campo Marzio presenta limitazioni legate alla lunghezza dei binari, alle tecnologie di comando e controllo e ai collegamenti con le banchine portuali, manifestando limiti di capacità che rappresenteranno un collo di bottiglia allo sviluppo dei traffici già nel medio periodo.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

In tale contesto RFI ha definito alcuni interventi necessari a supportare, relativamente alle dotazioni infrastrutturali ferroviarie, lo sviluppo del porto mediante interventi di potenziamento dell’attuale stazione di Trieste Campo Marzio. In particolare, è di prossimo avvio un investimento avente costo pari a 50 M€ che prevede:- interventi di modifica del piano del ferro della stazione di Trieste C.Marzio, razionalizzato rispetto all’esistente, costituito da un fascio arrivi/partenze di 10 binari di cui alcuni di lunghezza maggiore o uguale a 650m, binari di appoggio e aste di manovra di lunghezza congruente, nonché un Terminal di carico/scarico container, costituito da 3 binari lunghi 650 mt, collocato interamente in aree ferroviarie ed utilizzabile da tutti i moli con i quali è rafforzato anche il collegamento ferroviario. Il piano del ferro di progetto è stato studiato per ridurre le manovre fra il porto e la stazione di arrivo/partenza treni. - interventi di adeguamento delle linee di collegamento alla rete ferroviaria nazionale. - interventi di potenziamento degli impianti ferroviari del Porto di Trieste e dei collegamenti con le banchine portuali. Oltre agli interventi relativi al PRG di Campo Marzio è previsto anche un potenziamento infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti alla stazione stessa inclusa la linea alta che rappresenta una dorsale di raccordo funzionale anche al porto stesso. L’obiettivo è far partire treni direttamente dagli impianti presenti sulla linea alta evitando, per questi treni, le manovre di ingresso/uscita da Campo Marzio. L’investimento oggetto di finanziamento FSC avente un costo di 27 M€ prevede una ulteriore fase di potenziamento dei collegamenti tra il porto di Trieste e la rete ferroviaria nazionale. Gli interventi consistono nella realizzazione della nuova stazione a servizio della Piastra Logistica presso lo Scalo Legnami di prossima costruzione da parte dell’Autorità Portuale. Nel perimetro dell’investimento oggetto di finanziamento FSC è previsto il completamento di interventi tecnologici e infrastrutturali sulla linea “alta” e “bassa”.

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
-------	-----------------	---------	--------	-------------------------	-------------------------	---------------

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 35

27,0

27,0

27,0

17,0

0,0

10,0

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	0,1	0,3	0,0	0,0	0,9	1,4	1,7	2,6	2,6	3,1	2,6	2,0	0,0	0,0

Legenda

	Studio di fattibilità		Progettazione		Affidamento		Realizzazione		Completamento
--	-----------------------	--	---------------	--	-------------	--	---------------	--	---------------

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità nave-treno-gomma, con particolare riferimento al traffico merci lungo i corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico. Al termine della realizzazione del Progetto é atteso un potenziamento dei collegamenti tra il porto di Trieste e la rete ferroviaria nazionale. Tali risultati saranno valutati in termini di adeguamento del modulo di stazione dell'impianto di Trieste Campo Marzio agli standard di corridoio (modulo massimo di linea pari a 740 m). Ciò consentirà, in sinergia con gli investimenti sulle linee, di superare le attuali limitazioni connesse alla lunghezza massima dei convogli assicurando il libero passaggio di treni lunghi fino a 740 m senza prescrizioni di orario. La conseguente riduzione dei costi unitari di trasporto contribuirà a rendere il trasporto ferroviario più competitivo rispetto alla gomma ponendo le basi per lo sviluppo dei traffici merci (treni.km/anno).

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Prestazioni	Modulo di stazione	m	550	750

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
n° impianti adeguati/potenziati	n°	1

STRUMENTO ATTUATIVO

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.

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 36

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo

Collegamento ferroviario aeroporto di Genova (fermate di Erzelli/Aeroporto, Cornigliano Est e PRG di Sestri Ponente)

TITOLO INTERVENTO

Collegamento ferroviario aeroporto di Genova (progettazione)

SETTORE

1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)

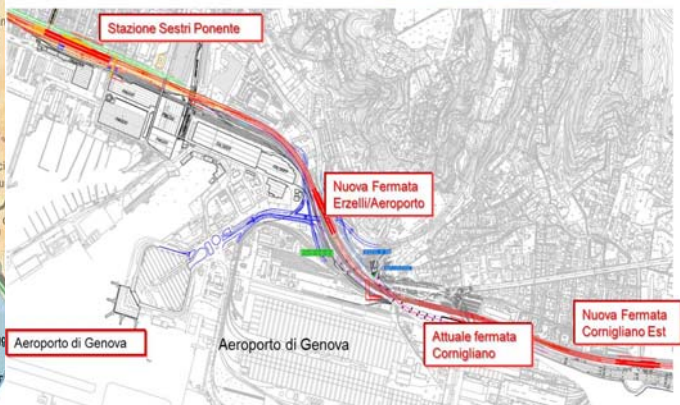
LOCALIZZAZIONE

Regione Liguria

DESCRIZIONE INTERVENTO

Riferimento CdP-I 2017-2021: P129 Collegamento ferroviario aeroporto di Genova

L'intervento si inquadra nel più ampio progetto GATE (Genoa Airport a train to Europe) che prevede un collegamento tramite cabinovia tra l'aeroporto e la rete ferroviaria. Le opere ferroviarie consistono nella realizzazione delle nuove fermate ferroviarie di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano Est (in sostituzione della esistente) compreso tutte le opere necessarie all'inserimento delle stesse sulla linea Genova-Voltri – Genova Sampierdarena. Gli elementi principali del progetto sono un ridisegno della linea Genova-Ventimiglia, finalizzato all'inserimento di una nuova fermata ferroviaria in corrispondenza dell'ingresso dell'aeroporto e la realizzazione di un nuovo sistema di trasporto collettivo con cabinovia urbana destinato a collegare il terminal passeggeri esistente alla nuova fermata ferroviaria.



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE

Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana

COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020

0,8 milioni di euro

OGGETTO DI INTERVENTO

Progettazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Gli interventi si inquadrano nel programma di sviluppo dei collegamenti tra i principali aeroporti e la rete ferroviaria nazionale, con l'obiettivo di riduzione dei tempi di viaggio e di miglioramento dell'interscambio.

Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la creazione di nuovi collegamenti tra gli aeroporti intercontinentali e la rete Alta Velocità, mentre per gli aeroporti che presentano un'offerta di voli

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 36

prevalentemente nazionali ed europei si punterà al potenziamento dei collegamenti esistenti e alla realizzazione di nuove stazioni ferroviarie integrate con le aerostazioni che consentano l'accesso ai servizi ferroviari di carattere locale. Tali azioni saranno accompagnate da una pianificazione integrata degli orari dei voli e dei treni per consentire una ottimale programmazione del viaggio. Nello specifico gli interventi, che si inquadrano in un più ampio progetto denominato GATE (Genoa Airport a Train to Europe), consistono nella realizzazione del collegamento tra l'aeroporto di Genova alla linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, che corre nelle vicinanze dell'aeroporto.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Progettazione definitiva

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico la componente ferroviaria del Progetto GATE prevede un ridisegno di circa 3 km di linea ferroviaria tra le esistenti stazioni di Sestri Ponente e il torrente Polcevera, in un contesto di particolare complessità. Il progetto ferroviario presuppone l'inserimento di una nuova fermata a est della stazione di Sestri Ponente, l'eliminazione dell'attuale fermata di Cornigliano e il suo spostamento di circa 1 km presso Via San Giovanni d'Acqui. La nuova fermata, collocata in maniera baricentrica rispetto all'aeroporto e alla collina di Erzelli, garantirà un facile accesso alle due infrastrutture e allo stesso tempo ne trarrà beneficio in termini di bacino d'utenza e costituirà un nuovo elemento di riqualificazione urbana, distintivo per lo sviluppo di tutta la zona. La nuova fermata ferroviaria sarà caratterizzata da assenza di barriere architettoniche, elevato comfort, impianti di sollevamento e rampe di accesso e sarà collegata direttamente alla fermata della cabinovia di collegamento con il terminal grazie a un passaggio pedonale. Sarà previsto anche un accesso stradale da Via Siffredi, con relative aree di carico e scarico sia da mezzi pubblici sia da mezzi privati. La nuova fermata ferroviaria è stata progettata per garantire il trattamento dei flussi di traffico indirizzati sia verso l'aeroporto sia verso la collina di Erzelli, dove sorgerà il Parco Scientifico e Tecnologico, con importanti insediamenti produttivi, di ricerca e didattici.

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
69,6	2,4	2,4		0,8	0,0	1,6

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	0,2	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Legenda

	Studio di fattibilità		Progettazione		Affidamento		Realizzazione		Completamento
--	-----------------------	--	---------------	--	-------------	--	---------------	--	---------------

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 36

capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della città di Genova. Trattandosi di un intervento di sola progettazione non saranno quantificati obiettivi di risultato. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento della qualità dei servizi offerti alla clientela in termini di interscambio/accessibilità. La qualità degli spazi e dei servizi delle stazioni RFI è costantemente monitorata tramite apposite indagini che rilevano, tra l'altro, l'opinione dei viaggiatori sul comfort, la pulizia, la sicurezza, i servizi commerciali presenti così come sulla raggiungibilità, l'informazione al pubblico, i servizi per le persone con disabilità e a ridotta mobilità. I risultati orientano i piani e le azioni di miglioramento aziendali, sia a livello centrale che territoriale, e sono annualmente comunicati attraverso la Carta dei Servizi RFI.

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
n.a.	n.a.	n.a.		

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
non applicabile		

STRUMENTO ATTUATIVO

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.