

Programmazione della politica di coesione 2021-2027

Tavolo #3 «Un'Europa più connessa»

I Grandi Progetti ferroviari

2 ottobre 2019



Itinerario Napoli – Bari e Messina-Catania-Palermo: la dimensione finanziaria



Risorse come da schema aggiornamento 2018/2019 CdP 17-21

Titolo	Candidabili PON 2021-2027	Costo intera opera	Totale Risorse Aggiornamento 18- 19 CdP 17-21
Itinerario NA-BA, Raddoppio tratta Cancello-Benevento, Primo lotto funzionale Cancello-Frasso Telesino	PON 14-20	630	630
Itinerario NA-BA, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello	PON 14-20	813	813
Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano	✓	1.095	1.095
Raddoppio Apice - Orsara	✓	2.424	2.424
Tratta Bovino-Orsara	✓	562	562
Raddoppio Giampileri - Fiumefreddo	✓	2.300	2.300
Interramento della Stazione Centrale e del passante ferroviario metropolitano	✓	626	17
Interramento della linea ferroviaria per il prolungamento della pista dell'aeroporto "Vincenzo Bellini" di Catania	✓	235	235
Asse Ferroviario Palermo -Catania -Messina. Raddoppio della tratta Bicocca-Catenanuova	PON 14-20	415	415
Catenanuova-Fiumetorto - 1 Macrofase	✓	5.193	4.284
Catenanuova-Fiumetorto - 2 Macrofase	✓	408	-

Itinerario Napoli – Bari: gli obiettivi del Progetto



Il potenziamento dell'asse ferroviario di collegamento fra il Tirreno e l'Adriatico permetterà di creare un **“tripolo” (Roma, Napoli e Bari)** che costituirà uno dei sistemi metropolitani più grandi d'Europa.

L'itinerario Napoli Bari, consentirà di integrare l'infrastruttura ferroviaria del sud est, ed in particolare la Puglia e le Province più interne della Regione Campania, con le Diretrici di collegamento al Nord del Paese e con l'Europa, al fine di favorire lo sviluppo socio economico del mezzogiorno, costituendo una rete di servizi tra le varie città e le relative aree urbane, che assicuri il netto miglioramento di ogni forma di scambio commerciale e turistico.

Itinerario Napoli-Bari: Benefici attesi

incremento dei livelli prestazionali e della capacità dell'infrastruttura



miglioramento competitività trasporto su ferro

recupero dei tempi di percorrenza



Napoli – Bari: circa 2h (no stop)
Roma – Bari: circa 3h (no stop)

Eliminazione passaggi a livello



Riduzione interferenze con territorio

migliore integrazione della rete ferroviaria di sud est nel sistema AV/AC

migliore integrazione della linea ferroviaria con le strutture dedicate a intermodalità e logistica

recupero, riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie da dismettere

ITINERARIO BARI-NAPOLI – tempi di viaggio

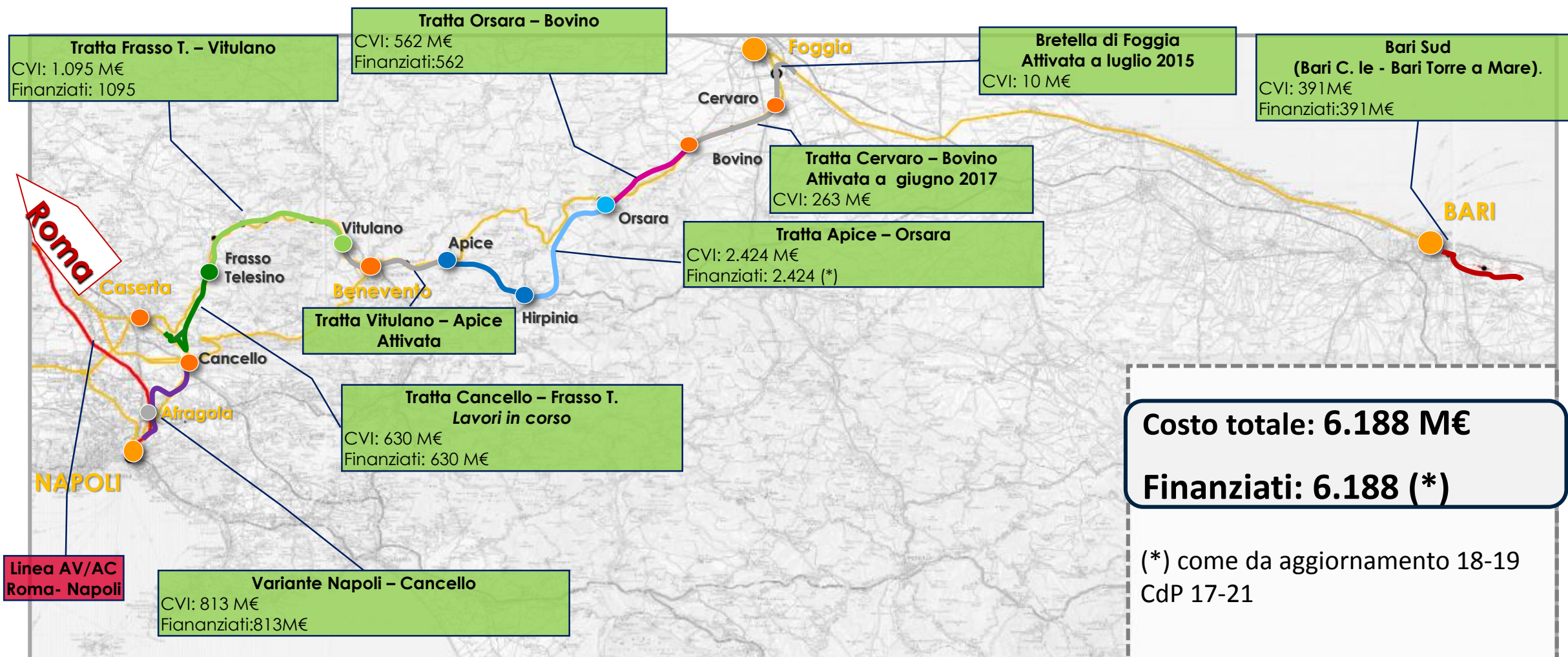


	OGGI	REGIME	Δ
ROMA – BARI	4h	3h	- 1h
ROMA - LECCE	5h 25'	4h 10'	- 1h 15'
NAPOLI – BARI	3h 40' (*)	2h	- 1h 40'
NAPOLI – LECCE	5h 05' (*)	3h 10'	- 1h 55'

(*) Soluzione di viaggio con cambio



Linea AV/AC Napoli- Bari



Itinerario Napoli – Bari: stato di attuazione



Progetto	Stato attuazione	Attivazione
Napoli – Cancello	lavori in corso	Attivazione prevista: inizio 2023
Cancello - Frasso Telesino	Lavori in corso	Attivazione prevista: fine 2023
Frasso Telesino – Vitulano	Avvenuta a luglio 2019 la consegna delle prestazioni relativamente al 1^ lotto funzionale Frasso Telesino-Telese. Pubblicazione del bando di gara dei restanti due lotti Telese – San Lorenzo e San Lorenzo-Vitulano avvenuta a Luglio 2019	Avvio Progettazione esecutiva e lavori propedeutici (Bonifica da ordigni esplosivi, recinzioni ed impianto del cantiere): Dicembre 2019 (Frasso-Telese)
		Attivazione prevista, per fasi, entro il 2025
Vitulano – Apice	Tratta già a doppio binario	attivo dal 2008
Apice – Orsara	Consegnate le prestazioni per il 1^ lotto Apice-Irpinia	Avviata Progettazione esecutiva e lavori propedeutici (Bonifica da ordigni esplosivi, recinzioni ed impianto del cantiere) a luglio 2019.
	A maggio si è aperta la Conferenza di Servizi per il secondo lotto funzionale Hirpinia – Orsara, del valore di circa 1,5 miliardi di euro, che si sviluppa quasi interamente in galleria per circa 27 km.	Attivazione prevista per fasi entro il 2026
Orsara – Bovino	Completata la progettazione a luglio si è aperta la Conferenza dei Servizi. Pubblicazione del bando di gara previsto per gennaio 2020	Avvio Progettazione esecutiva e lavori propedeutici (Bonifica da ordigni esplosivi, recinzioni ed impianto del cantiere): dicembre 2020
		Attivazione prevista nel 2026
Bovino – Cervaro	Tratta già raddoppiata	attivo da giugno 2017
Bretella di Foggia	Intervento concluso	Attivo dal 2015

Itinerario Napoli-Bari: Variante Napoli – Cannello

- Pali di fondazione di viadotti
- Muri di sostegno dei rilevati
- Diaframmi per la realizzazione della galleria artificiale
- Predisposizione piani di posa rilevati;
- Risoluzione interferenze sottoservizi;
- Rimozione materiali soprasuoli
- Demolizione fabbricati interferenti



Itinerario Napoli-Bari:

Raddoppio e velocizzazione tratta Canello – Frasso Telesino/Dugenta

- Pali di fondazione di viadotti
- Muri di sostegno dei rilevati
- Predisposizione finestre di scavo della galleria Monte Aglio
- Predisposizione piani di posa rilevati;
- Risoluzione interferenze sottoservizi;
- Rimozione materiali soprasuoli
- Demolizione fabbricati interferenti



Itinerario Messina – Catania – Palermo



L'itinerario Messina – Catania – Palermo fa parte del Corridoio “Scandinavia Mediterraneo” della Rete Trans-Europea di Trasporto ferroviario.

La realizzazione degli interventi previsti permetterà di interconnettere le aree interne della Regione Sicilia con le principali città costiere e relativi servizi quali, gli aeroporti, i porti ed i principali poli universitari, turistico-culturali e produttivi.

Itinerario Messina – Catania – Palermo

Benefici attesi



... in termini ferroviari

- ✓ Incremento dell'offerta di servizi di trasporto e riduzione tempi di percorrenza
- ✓ Aumento della qualità dei servizi ferroviari

... in termini ambientali

- ✓ Riduzione emissione CO2
- ✓ Decongestione del traffico nelle principali aree urbane e suburbane interessate
- ✓ Riduzione del rischio idraulico alle infrastrutture ferroviarie
- ✓ Migliore accessibilità ai centri urbani di Enna e Caltanissetta

...in termini trasportistici

- ✓ crea i presupposti per una rete integrata fra le principali infrastrutture dell'isola: aeroporti di Palermo, Catania; porti di Palermo, Termini Imerese, Augusta, Catania e Messina; autostrade e linee ferroviarie secondarie
- ✓ Migliora lo shift modale a favore del ferro

...in termini economici e sociali

- ✓ Ricadute in ambito, sociale e culturale per il generale miglioramento dei servizi di trasporto
- ✓ Risparmio di tempo per gli utenti del trasporto ferroviario
- ✓ Impatto occupazionale in fase di realizzazione

Itinerario Messina – Catania – Palermo

Consente un significativo incremento della competitività del trasporto viaggiatori su ferro mediante l'incremento della qualità dell'offerta e la significativa riduzione dei tempi di percorrenza

Crea i presupposti per istituire collegamenti ferroviari tra i principali poli urbani serviti dalla nuova infrastruttura in grado di garantire spostamenti veloci, efficienti e frequenti

- ❑ Realizzare una infrastruttura con velocità di tracciato di circa 200 km/h con i requisiti di interoperabilità dettate dall'Unione Europea
- ❑ Riduzione dei tempi di percorrenza tra Messina - Catania e Palermo di circa un'ora e mezza

In particolare i nuovi tempi prevedono :

- ❑ Messina – Catania no stop circa 46'
- ❑ Catania – Palermo no stop circa 1 h 46'

migliorando l'attrattività del servizio ferroviario con conseguente incremento della domanda



Itinerario Messina – Catania – Palermo

Risponde alle esigenze di medio e lungo periodo della domanda potenziale in termini di regolarità, frequenza e sviluppo dell'intermodalità

La nuova linea veloce è pensata per garantire:

- ☐ frequenze con caratteristiche metropolitane dei collegamenti interpolo nelle ore di punta
- ☐ lo sviluppo di relazioni efficienti con i principali terminal del trasporto aereo, navale e del gomma pubblico e privato



rappresenta quindi la maglia portante di **un sistema integrato di mobilità** delle persone, nazionale, regionale e metropolitano nelle aree urbane ed extraurbane, migliora il sistema logistico creando opportunità ferroviaria.

Itinerario Messina-Catania - Palermo



Costo totale: 9.177 M€

Finanziati: 7.250 (*)

(*) come da aggiornamento 18-19
CdP 17-21

**Linea Messina – Catania : Raddoppio
Giampileri – Fiumefreddo**
CVI: 2.300 M€
Finanziati : 2.300M€

Sistemazione Nodo di Catania
CVI 861M€
Finanziati 252M€
di cui 235M€ per interrimento linea per
pista Aeroporto

**Nuovo collegamento Palermo – Catania
1^a macrofase: Raddoppio Bicocca –
Catenanuova**
CVI 415 M€
Finanziati : 415M€

**Nuovo collegamento Palermo – Catania
1^a e 2^a macrofase Catenanuova –
Fiumetorto**
CVI: 5.601M€
Finanziati :4.284 M€ (*)
(*) comprese risorse aggiornamento 18-
19 CdP 17-21

CVI = Costo a Vita Intera
FSC = Fondo Sviluppo e Coesione

Itinerario Messina – Catania – Palermo

Stato di attuazione



Progetto		Stato attuazione	Attivazione
Giampileri-Fiumefreddo	Fiumefreddo-Letojanni	In corso Conferenza dei Servizi	2027
	Letojanni-Giampileri		2028
Nuovo collegamento Palermo-Catania	1^ Macrofase	In realizzazione raddoppio Bicocca-Catenanuova Altre tratte: progettazione definitiva in corso (conclusione dicembre 2019)	Bicocca-Catenanuova: 2023 Restanti tratte: 2024/2027 (per fasi)
	2^ Macrofase	Progettazione definitiva da avviare nel 2020	2028
Nodo di Catania	Interramento della Stazione Centrale e del passante ferroviario metropolitano	Completato progetto preliminare	2028
	Interramento della linea ferroviaria per il prolungamento della pista dell'aeroporto "Vincenzo Bellini" di Catania	In corso di completamento la progettazione definitiva	2025

Itinerario Messina-Catania – Palermo: Tratta Bicocca-Catenanuova

Deviate attivate a luglio 2019



Itinerario Messina-Catania – Palermo: Tratta Bicocca-Catenanuova

Realizzazione fondazioni ed
elevazioni Viadotto Vigne Vecchie



Realizzazione fondazioni viadotto vallone delle Rose



Itinerario Messina-Catania-Palermo: asse «portante» della rete ferroviaria siciliana

