

## **2. REGIONI**

PAGINA BIANCA

## PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE ABRUZZO



### SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

#### *Pedemontana Abruzzo-Marche - tratto Garrufo di San Omero / S. Anna di Campli*

Il collegamento in argomento, che si sviluppa in senso longitudinale, ha inizio a nord sulla bretella autostradale Ascoli-mare in corrispondenza dello svincolo di Castel di Lama, attraversa la Val Vibrata per giungere a San Nicolò nella Val Tordino, quindi coincide con il tratto di autostrada Teramo-Villa Vomano (A24) per proseguire verso la Val Fino sino al confine con la provincia di Pescara.

Il disegno complessivo è quello di realizzare un collegamento longitudinale nord-sud che attraversi tutto il territorio della provincia di Teramo, a partire dalla provincia di Ascoli Piceno fino alla provincia di Pescara, che costituisca una valida alternativa agli itinerari stradali costieri rappresentati dalla SS16 e dalla A14 e che possa divenire elemento trainante per il riequilibrio socio-economico dell'intera provincia.

La realizzazione di questa importante arteria è suddivisa in tratti, alcuni dei quali già costruiti e aperti al traffico, mentre per i rimanenti tratti sono state redatte le progettazioni preliminari e si stanno sviluppando le progettazioni definitive.

Tra questi ultimi, si segnala il tratto Garrufo di San Omero / S. Anna di Campi, che si snoda per circa 10 km nei territori comunali di S. Egidio alla Vibrata, S. Omero e Campi.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e non è stato ancora finanziato. Il progetto preliminare prevede una spesa di M€ 52,23 ed è in corso di redazione del progetto definitivo per poter procedere ad un appalto integrato.

***Teramo mare - Casello Autostradale A14 di Mosciano S. Angelo – S.S. 16 (4° lotto)***

L'intervento riguarda la tratta della Teramo Mare tra il Casello Autostradale A14 di Mosciano S. Angelo e la S.S. 16 (4° lotto) e presenta un costo di M€ 33,30. Relativamente a tale intervento, inserito in Legge Obiettivo è stato redatto il progetto preliminare.

Nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013.

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011 .*

***Variante alla S.S. 16: collegamento tra Montesilvano e Silvi Marina. I lotto: Montesilvano - Città S. Angelo***

La variante della SS16 (circumvallazione di Pescara) attualmente in esercizio termina a sud dell'abitato di Montesilvano in località Santa Filomena. Con la realizzazione del proseguimento fino all'abitato di Silvi Marina si risolverebbe il problema della viabilità congestionata nell'area metropolitana pescarese.

Un primo tratto, già cantierizzato e per lo più completato, termina a ridosso del centro urbano di Montesilvano, e si allaccia con la viabilità locale, sulla S.S. 16 bis.

La Provincia di Pescara si è da tempo attivata per la realizzazione del prolungamento della variante della Statale 16 fino a Silvi Marina, ed ha predisposto, ai fini dell'inserimento dell'intervento nei programmi di finanziamento ANAS, un progetto preliminare nel quale è stimata una spesa complessiva di 374 M€.

Le fasi attuative dell'intervento sono articolate per lotti funzionali:

**1° lotto: Montesilvano (SS16bis) – Svincolo di Città S. Angelo**

Il costo del 1° lotto è di 78 M€. La Provincia di Pescara ha proposto di realizzare una delle due carreggiate previste in progetto limitando il costo a 40 M€, attraverso la definizione del "Lotto 1° Bis – 1° Stralcio".

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011 .*

**2° lotto: Svincolo di Città S. Angelo – Svincolo di Silvi Marina sud**

**3° lotto: Svincolo di Silvi Marina sud - Svincolo di Silvi Marina nord**

***S.S. 652 Fondo Valle Sangro - Lavori di costruzione del tratto compreso tra la stazione di Gambareale e la stazione di Civitaluparella 2° lotto 2° stralcio – 1° tratto***

L'intervento, inserito in programmazione ANAS, ha un costo stimato di M€ 91,21 ed è dotato di progetto definitivo.

Nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013, limitatamente a 61,10 M€.

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011*

***S.S. 652 Fondo Valle Sangro - Collegamento stradale tra km 54+000 e km 56+000 interrotto causa collasso Viadotto Barche***

L'intervento ha un costo stimato di M€ 68,97. La progettazione è in fase definitiva.

***Rieti – L'Aquila – Navelli: adeguamento del tratto S. Gregorio – S. Pio delle Camere dal km 45+000 al 58+000***

Il progetto definitivo per l'appalto integrato del 2° lotto, tratta tra il km 45+000 (San Gregorio) e il km 58+000 (San Pio delle Camere), è stato redatto dall'ANAS. L'intervento, previsto in Legge Obiettivo, ha un costo stimato di M€ 43,71.

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011*

***SS 17 Variante all'abitato dell'Aquila***

L'intervento, in fase progettazione esecutiva, ha un costo stimato di M€ 21,77, di cui M€ 10,33 disponibili.

***SS 81 tratta Guardiagrele Nord fino a innesto SS 652***

L'intervento, in fase progettazione definitiva, ha un costo stimato di M€ 173,61.

***SS.16 Adriatica***

“Realizzazione di un nuovo svincolo alla variante in località Via Tirino” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 5,717

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

**SS. 584 di Lucoli**

“Collegamento tra altipiano delle Rocche - Campo Felice - Rocca di cambio” – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 27,811

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

**SS.81 Picena Aprutina** “Tratto Teramo-Ascoli Piceno- Lavori di ammodernamento tratto Villa Lempra e Contrada La Cona” – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 19,294

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

**SS 260 Picente**

“Adeguamento piano altimetrico della sede stradale da Cagnano Amiterno ad Amatrice 1° tronco - 1° lotto funzionale da San Pelino allo svincolo di Mrana” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 15,347

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

**SISTEMI FERROVIARI*****Velocizzazione/potenziamento Roma-Pescara***

Al fine di svolgere la funzione di “ponte” tra i Corridoi 5, 1 e 8, la regione Abruzzo intende perseguire lo sviluppo dei collegamenti trasversali tra l'Adriatico ed il Tirreno con interventi prioritari per la velocizzazione ed il potenziamento della linea ferroviaria Roma-Pescara, attraverso la valorizzazione dell'opportunità di interscambio del Nodo di Lunghezza ed il miglioramento della infrastruttura ferroviaria regionale nei tratti a più intensa utilizzazione, costituiti dai terminali est (Popoli – Pescara) e ovest (Avezzano – Lunghezza). Si tratta di un intervento interregionale, inserito in programmazione RFI, il cui costo complessivo ammonta a M€ 1.184,00, di cui M€ 33,66 già assegnati, e un conseguente ulteriore fabbisogno di M€ 1.150,34. L'attuale avanzamento progettuale è a livello preliminare.

Nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013, limitatamente a 51,73 M€.

*L'intervento è inserito tra “le altre opere da realizzare” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011*

***Potenziamento tecnologico Bologna-Bari***

L'intervento, attualmente in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 294,65 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura

residua di M€ 36,4 proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

### ***Raddoppio linea adriatica : Tratta Pescara - Bari***

Il raddoppio della linea Adriatica tra Pescara e Bari è interessato dalle seguenti tratte :

1. Tratta Pescara – Ortona Nord: il completamento del raddoppio della Direttrice Adriatica nella regione Abruzzo prevede la costruzione di una nuova galleria a semplice binario per raddoppiare il tratto (circa 1 Km) a nord di Ortona; l'attivazione del raddoppio è prevista nel il 2009. Il costo complessivo delle opere è di circa 24 M€, interamente finanziati.
2. Raddoppio Termoli (CB) – Lesina (FG): la tratta, che interessa le Regioni Molise e Puglia, si sviluppa parte in affiancamento e parte in variante per un'estesa di circa 35 km di cui 18 in territorio pugliese, e comprende la realizzazione della nuova stazione di Chieuti. Il progetto definitivo, per l'importo di 204,07 M€, è dotato di copertura finanziaria ed è in corso di istruttoria.  
È in corso di definizione il Protocollo d'Intesa tra RFI ed il Comune di Termoli. L'attivazione del raddoppio, dopo le modifiche introdotte per rispettare le prescrizioni del Ministero dell'ambiente, è programmata per il 2010.
3. Raddoppio Lesina (FG) –Apricena (FG): la tratta, completamente in variante, è stata attivata nel novembre 2003.
4. Raddoppio Apricena (FG) - S. Severo (FG): la tratta di circa 7 km, è realizzata prevalentemente in affiancamento. Sono in corso i lavori di attrezzaggio tecnologico lungo linea ed i lavori relativi alla sede nord della stazione di S. Severo. L'attivazione è prevista entro luglio 2007

Il costo complessivo del progetto, ammonta a circa 478 M€.

*L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.*

## **HUB AEROPORTUALI**

### ***Aeroporto d'Abruzzo – Pescara***

Per il raggiungimento dell'obiettivo di una rete logistica integrata e interconnessa alla rete nazionale ed europea è necessario completare e potenziare le infrastrutture nodali presenti sul territorio, al fine di metterle in rete come vere e proprie porte di accesso al sistema abruzzese.

L'Aeroporto d'Abruzzo sta conoscendo una stagione di grande vitalità, apportando il suo contributo sia in termini di movimentazione merci sia nel settore passeggeri. In particolare si devono rilevare i crescenti flussi diretti verso l'Europa dell'Est che accompagnano i tentativi di delocalizzare e di intessere rapporti commerciali delle

aziende abruzzesi. È, pertanto, programmabile uno sviluppo dell'Aeroporto che possa indirizzarsi verso la costruzione di sinergie con l'espansione dei mercati turistici e verso il potenziamento della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci.

Per questi motivi la Regione ritiene prioritario l'adeguamento e messa a norma dell'Aeroporto d'Abruzzo – Aeroporto di Pescara. L'intervento, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, ha un costo stimato di M€ 9,85, di cui M€ 1,97 assegnati, e un fabbisogno residuo di M€ 7,88. Lo stato attuale della progettazione è esecutivo.

Nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013, fino alla concorrenza del fabbisogno di 7,88 M€.

## **HUB PORTUALI**

### ***Porto di Ortona***

Al potenziamento della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci può offrire un contributo significativo il sistema portuale abruzzese che, ancora poco sviluppato, vede in Ortona uno dei suoi porti commerciali. Il potenziamento del Porto di Ortona, attraverso la realizzazione delle opere necessarie a potenziarne la fruibilità commerciale ed il completamento del prolungamento della nuova banchina commerciale, per un costo stimato di M€ 36,50, costituisce uno degli elementi del nodo-cerniera verso l'est Europa e verso il Medio Oriente.

Nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013.



## PRIORITY INFRASTRUCTURAL IN THE REGIONS REGIONE BASILICATA



### SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

#### ***Salerno – Reggio Calabria. Macrolotto n. 2***

Il tratto è compreso tra il km 108+000 svincolo di Padula-Bonabitacolo (SA) escluso ed il km 139+000 svincolo di Lauria nord (PZ) incluso, ed ha un'estesa complessiva di 31,000 km. Per il completamento dei lavori è previsto un investimento lordo pari a 1.038,986 M€, di cui 789,099 M€ per lavori a base d'appalto, con finanziamento a carico dell'ANAS per 257,804 M€ e dei FAS per 712,445 M€, come da delibera del CIPE n.116 del 20 marzo 2006. La realizzazione dell'intervento è stata aggiudicata al Contraente Generale in data 4 maggio 2006, per un importo di 679,013 M€ ed in data 1 dicembre 2006 sono state consegnate le attività, con ultimazione prevista al 20 novembre 2009.

### ***Salerno – Reggio Calabria. Macrolotto n.3***

Il 3° macrolotto era un intervento complessivo di importo pari a M€ 1.121,46 che interessava l'autostrada SA-RC dal km 139+000 (svincolo Lauria nord, in Basilicata) al km 206+500 (svincolo Morano calabro, in Calabria) accorpando 11 lotti ordinari (subinterventi). In considerazione del differente livello di approfondimento e completezza degli 11 progetti redatti (o in corso di redazione), ed al fine di ridurre i tempi di approvazione e di realizzazione, si è ritenuto opportuno disaggregare l'intervento unitario in 4 parti funzionali, delle quali ricadono in territorio lucano le seguenti:

- Parte I dal km 139+000 al km 148+000 (regione Basilicata), il cui costo ammonta a M€ 517,862 – livello di progettazione definitivo per contraente generale.

*L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

- Parte II dal km 148+000 al km 173+900 (regione Basilicata e Calabria) con un costo di M€ 638,511 – livello di progettazione definitivo per prestazione integrata.

*L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

### ***Collegamento mediano Pollino-Murgia***

Il "Collegamento mediano Pollino-Murgia" prevede la realizzazione di un itinerario che dalla S.S. 653 Sinnica collega l'itinerario autostradale della A3 con Matera, fino a Gioia del Colle, con un innesto sull'autostrada A14, al fine di potenziare il corridoio trasversale tra l'autostrada A3, in prossimità dello svincolo di Lauria sud e l'autostrada A14, in prossimità dello svincolo di Gioia del Colle. Si prevede l'adeguamento d'una serie di tratte di infrastrutture viarie esistenti e la realizzazione di tratte in nuova sede con sezioni di tipo B (a due carreggiate, due corsie per senso di marcia) o C1 (ad una carreggiata, una corsia per senso di marcia) da verificare in sede di progettazione preliminare.

Nell'ambito dell'itinerario descritto, la Regione Basilicata individua come prioritari i seguenti interventi:

- la realizzazione della tratta Matera-Santeramo-Gioia del Colle, inserito in Legge Obiettivo, che presenta uno stato di avanzamento della progettazione corrispondente al preliminare e per il quale sono state assegnate risorse per l'importo di M€ 70,52 a fronte di un costo stimato di M€ 251,28 e un conseguente ulteriore fabbisogno di M€ 180,76;
- la realizzazione dello stralcio funzionale "S.S. 407 Basentana – S.S. Sinnica" dell'importo stimato di M€ 300,00.

***S.S. 106 “Jonica” Megalotto 4 – Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)***

La S.S. 106 “Jonica” ha una estesa di circa 490 km di cui 37 km in Basilicata. L’intero tracciato si sviluppa lungo la costa jonica mettendo in comunicazione centri costieri di grande rilevanza turistica.

Il progetto relativo alla variante di Nova Siri, il cui soggetto aggiudicatario è l’ANAS, consiste in lavori di ammodernamento ed adeguamento della sezione stradale ed interessa una tratta di circa 5,3 km, che attraversa il territorio dei comuni di Nova Siri (MT) e Rocca Imperiale (CS) ed appartiene all’itinerario europeo E90 che collega Reggio Calabria con Taranto e la dorsale Autostradale Adriatica. La sezione adottata è di tipo B – extraurbana principale a 2+2 corsie di marcia.

Lungo la variante sono previsti n. 3 svincoli:

- uno svincolo “Nova Siri Sud” in corrispondenza del punto di innesto configurato a piani sfalsati con l’asse principale che sovrappassa il ramo di svincolo, mediante la realizzazione di un cavalcavia della luce di circa m 70;
- uno svincolo “Nova Siri Centro” costituito da un manufatto a piani sfasati con 4 rampe e l’asse principale del tracciato che sottopassa i rami. Una rampa consente l’accesso e la fruizione della zona archeologica ricalcando l’esistente accesso poderale e consente il collegamento alla ex S.S. 104 e da essa al centro abitato;
- uno svincolo “Nova Siri Nord” quale ristrutturazione dell’esistente con la S.P. per Rotondella, mediante la realizzazione di 4 rampe per consentire tutte le manovre possibili.

L’intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n.91 del 29 marzo 2006, ha approvato il progetto preliminare per l’importo di ME 53,675.

*L’intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

***Lauria – Candela tra l’A3 e l’A16***

Tra gli obiettivi perseguiti dal progetto, quello principale è la realizzazione di un più efficace collegamento tra la direttrice autostradale tirrenica (A3) ed il corridoio Adriatico (A16-A14) ed il conseguente collegamento con la rete TEN. Attraversando per intero la Basilicata, l’intero itinerario consentirà, nel contempo, il superamento dell’atavico isolamento infrastrutturale di molti centri dell’interno della regione.

L’itinerario di progetto, che attraversa da sud a nord la regione Basilicata, prevede la realizzazione di un collegamento tra lo svincolo di Lauria (A3 SA-RC) e la S.S. 407 “Basentana” fino a Potenza e la successiva connessione con l’area industriale e l’abitato di Melfi, fino allo svincolo autostradale di Candela (A16 NA-BA). È previsto l’adeguamento di infrastrutture viarie esistenti e la realizzazione di nuove tratte con l’utilizzo di una sezione a due corsie per senso di marcia per l’intera estesa, con un prevedibile primo stralcio funzionale ad una corsia per senso di marcia per il tratto Lauria-Potenza. Lo sviluppo complessivo dell’itinerario è previsto in circa 170 km.

Il costo complessivo dell'intervento, inserito in Legge Obiettivo, è stimato in M€ 4.492,93. Sulla base dello studio di fattibilità redatto dalla regione Basilicata, l'ANAS, che è soggetto aggiudicatario, ha provveduto alla progettazione preliminare comprensiva di studio di impatto ambientale.

L'intero tracciato è suddiviso in tre tronchi:

- il primo, che è considerato prioritario dalla Regione Basilicata, ha inizio nei pressi dello svincolo di Lauria (PZ) e si innesta nel tratto finale sulla SP 32 "del Camastra", terminando sulla S.S. 407 "Basentana", in località Albano di Lucania (PZ).

Nell'ambito del suddetto tratto è stato individuato un primo tronco funzionale tra le località di Corleto Perticara (PZ) e Laurenzana (PZ) per il quale, a fronte di un fabbisogno di M€ 381,00, risulta disponibile un finanziamento di M€ 181,00 a carico della Legge 388/99. Inoltre, nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle Infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013, per il restante importo pari a 200,00 M€.

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

- Il secondo tratto consiste nell'adeguamento dell'esistente S.S. 407 "Basentana" dallo svincolo di Albano di Lucania (PZ) allo svincolo di Vaglio di Basilicata (PZ).
- Il terzo tratto segue per grandi linee il tracciato della S.S. 658 "Potenza-Melfi" e prevede la realizzazione di un nuovo tracciato dallo svincolo di Vaglio di Basilicata (PZ) fino allo svincolo di Candela (FG).

### ***Salerno-Potenza-Bari***

L'intervento prevede la realizzazione di un primo tratto di 78 km dallo svincolo di Vaglio all'innesto con la SS 99, per il quale l'ANAS, quale soggetto aggiudicatario, ha attivato la progettazione preliminare.

L'intero itinerario si articola in tre tratte:

- la I tratta (che presenta un'estesa di 54 km) collega la zona industriale di Vaglio con la SS 96bis fino all'inizio variante di Gravina. L'opera, che è ritenuta prioritaria dalla Regione Basilicata, è nella prima parte di nuova realizzazione (sezione C1), dalla zona industriale Vaglio alla strada provinciale che collega il Comune di Tolve con la SS96 (compresa la galleria di valico di Pazzano). Nella seconda adegua la provinciale stessa, sino al collegamento con la SS 96 bis. Nella terza parte adegua la SS 96 bis sino all'inizio della variante di Gravina di Puglia. Il costo è di M€ 236,00, interamente da finanziare.
- La II tratta (che presenta una lunghezza complessiva di 14 km) consiste nella variante di Gravina, recentemente realizzata ed aperta al traffico con caratteristiche tipo C1.

- La III tratta (con un'estesa di 10 km) completa il tracciato, dalla fine della variante di Gravina fino all'innesto con la SS 99 (Altamura). La tratta, per la quale sono previsti interventi di adeguamento al tipo C1 con viabilità di servizio complanari e di raccolta degli accessi ed eliminazione delle interferenze stradali, interessa un territorio fortemente antropizzato.

#### **SS. 653 della Valle del Sinni**

“S.S. 653 "Sinnica" - Costruzione dello svincolo per l'abitato di Agromonte” – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 9,557

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

#### **SS.18 Tirrena Inferiore**

“Lavori di costruzione di tratti in variante in galleria per l'eliminazione del pericolo di caduta massi in località Acquafredda e Castrocucco (Maratea)” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 22,300

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

#### **SS.658 Nuovo Itinerario Melfi - Potenza**

“S.S. 658 Nuovo itinerario Potenza-Melfi 1° stralcio: intervento tra i km. 8+300 e 36+600 per miglioramento della sicurezza stradale” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 25,096

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

#### **SS. 95 di Brianza**

“Variante Tito-Brianza - 6° lotto ” – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 59,336

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

#### **SS. 655 Bradanica**

“Bradanica - Tronco 1° Lotto 1° "della Martella" – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 59,760

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

## SISTEMI FERROVIARI

### ***Adeguamento Battipaglia - Reggio Calabria***

La linea ferroviaria Battipaglia Reggio Calabria costituisce il collegamento fondamentale delle regioni Sicilia e Calabria con il Centro e il Nord Italia e, per la parte meridionale (tratta Rosario San Lucido), coincide con l'itinerario merci per il porto di Gioia Tauro e la dorsale adriatica.

Il progetto, elaborato da RFI, mira ad elevare gli standard prestazionali e di affidabilità, eliminando qualsiasi vincolo di sagoma, di modulo e di potenza elettrica che possa limitare il trasporto delle merci; è previsto l'attrezzaggio tecnologico uniforme sull'intera linea, l'adeguamento della sagoma delle gallerie, la velocizzazione degli itinerari in varie stazioni e il potenziamento degli impianti di trazione elettrica mediante la costruzione di una nuova SSE a Vibo – Pizzo e il rinnovamento della SSE di Sambiasi. La realizzazione di tutti gli interventi consentirà di migliorare l'affidabilità della linea e quindi la sicurezza, qualità e regolarità dell'esercizio ferroviario oltre ad una riduzione delle percorrenze, per i treni circolanti in rango P, valutabile in circa 13 minuti.

Si tratta di un intervento interregionale, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, il cui costo – riferito all'intera tratta - è di M€ 230,00 (200 M€ in Calabria, 4 M€ in Basilicata e 26 M€ in Campania). Nelle more dell'approvazione del progetto preliminare è stata avviata la progettazione definitiva.

*L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011*

### ***Velocizzazione/potenziamento Battipaglia - Potenza - Metaponto***

La linea Battipaglia – Potenza – Metaponto costituisce il principale asse ferroviario della regione e prevede l'interconnessione con il mar Jonio ed in particolare con il porto di Taranto.

Oltre all'intervento di elettrificazione compiuto negli ultimi anni, ai fini di un miglioramento delle prestazioni, anche in relazione al trasporto di merci, risulta necessario porre in essere interventi di adeguamento del tracciato, con riduzione delle pendenze ed aumento dei raggi minimi. Infatti, l'analisi del tracciato della linea, in ambito regionale, mostra caratteristiche planoaltimetriche molto diverse tra i tronchi Sicignano – Potenza e Potenza – Metaponto. Tale diversità si riflette sulle velocità commerciali, pari sulle tratte Salerno – Potenza Inferiore e Potenza Inferiore – Metaponto, rispettivamente a 55 km/h ed a 76 km/h.

L'intervento di potenziamento dell'itinerario si articola in due tratte:

- la velocizzazione/potenziamento della tratta Battipaglia – Potenza è un intervento interregionale, inserito in programmazione RFI, il cui costo complessivo ammonta a M€ 426,00, di cui M€ 10,84 già assegnati e un conseguente ulteriore fabbisogno di M€ 415,16. L'attuale avanzamento progettuale è a livello preliminare.