

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti**Progetto 0279A: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino**

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nel raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancello e Frasso Telesino per un'estesa di circa 16 Km, sviluppandosi in completa variante tra Cancello e Valle di Maddaloni (6 km) e ripercorrendo l'attuale corridoio per la tratta Valle di Maddaloni-Frasso Telesino (9 km). E' inoltre prevista la realizzazione della variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni e il collegamento con l'impianto di Marcanise Scalo.

L'intervento prevede la realizzazione di circa 16 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Valle di Maddaloni e Dugenta/Frasso oltre alle interconnessioni ferroviarie per collegare l'interporto di Marcanise/Maddaloni e la linea RM-NA via Cassino. Inoltre è previsto l'attrezzaggio tecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Caserta e Dugenta/Frasso. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Maddaloni, Valle di Maddaloni, Sant'Agata dei Goti e Dugenta rientranti all'interno delle Province di Caserta e di Benevento.

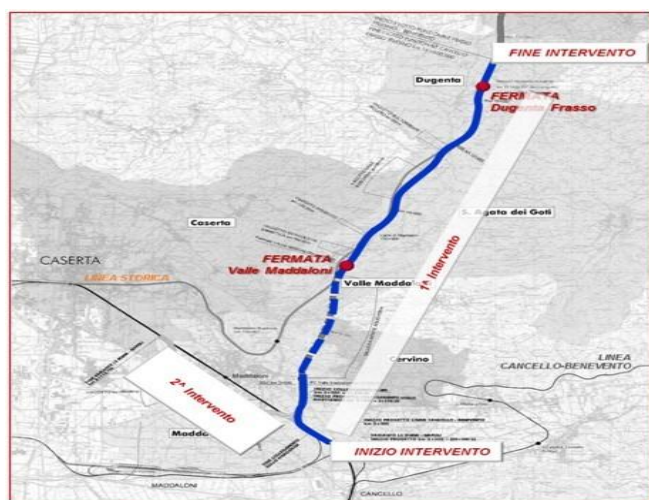
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso la realizzazione delle opere.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà: - l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora); - la riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 45' per i servizi lungo percorso sulla re



	Capacità	X
	Velocità	X
	Accessibilità	X
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	X
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica										Status DPP		Obiettivi strategici												
	PNRR	Interventi commissariati	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento merci metropolitani	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Intervento / Opere funzionali																									
Nuovo collegamento Cancelli-Frasso Telesino	X	X		X	X		X	X	X		X	X				X			X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
598,52	598,52	di cui: 124,71	0,00	300,00	173,51	0,30		0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti**Progetto 0279A: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino**

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultime	Riclassifiche costo	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
598,52							598,52

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultime	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
598,52						598,52

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuovo collegamento Cancello-Frasso Telesino	598,52	598,52	0,00	437,38	161,14	526,23	295,51	35,24	16,17	53,42	71,62	89,95	97,24
	598,52	598,52	0,00	437,38	161,14	526,23	295,51	35,24	16,17	53,42	71,62	89,95	97,24

CRONOPROGRAMMA

CRONOPROGRAMMA													Procedura VIA	Procedura autorizzative	Procedura di esproprio	
CUP	Stato attuativo	Iter procedurale														
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Nuovo collegamento Cancelli-Frasso Telesino	J41H01000080008	Esecuzione	-	2-2013	12-2014	3-2016	6-2015	6-2021	-	-	1-2018	12-2023	12-2023	In corso	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti**Progetto 0279B: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)**

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nel raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Frasso Telesino e Vitulano (Benevento), ripercorrendo l'attuale corridoio per un'estesa di circa 30 Km, parte in variante e parte in affiancamento, e la velocizzazione a 180 Km/h in rango P. E' prevista la realizzazione di 4 fermate e 1 stazione e la soppressione di 20 passaggi a livello. La realizzazione dell'intervento è articolata in tre Lotti funzionali: 1° lotto funzionale: Frasso Telesino – Telesse; 2° lotto funzionale: Telesse – S. Lorenzo Maggiore; 3° lotto funzionale: S. Lorenzo Maggiore – Vitulano.

L'intervento prevede la realizzazione di circa 30 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Amorosi, Telesse, Solopaca, San Lorenzo Maggiore e Ponte/Casalduni. Inoltre è previsto l'attrezzaggio tecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Dugenta/Frasso e Vitulano (Benevento). L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Dugenta, Amorosi, Telesse, Solopaca, Guardia Sanframondi, San Lorenzo Maggiore, Ponte e Benevento, rientranti all'interno della Provincia di Benevento.

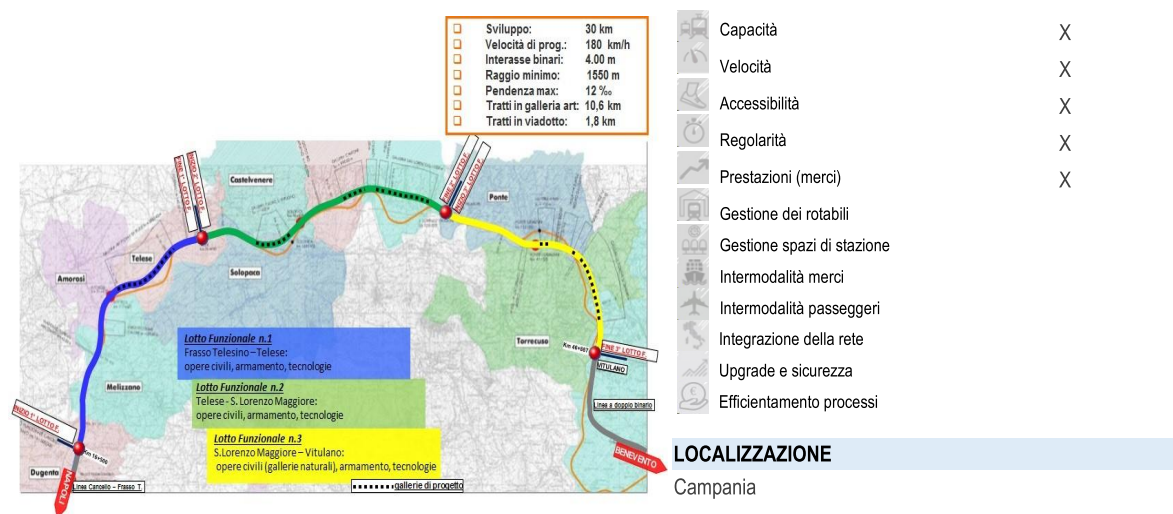
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Per il 1° Lotto Frasso Telesino – Telesse: E' in corso la realizzazione Per il 2° e 3° Lotto Telesse – S. Lorenzo, S. Lorenzo – Vitulano: E' in corso la realizzazione

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà: - l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora); - la riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 45' per i servizi lungo percorso sulla re

**INQUADRAMENTO STRATEGICO**

	Priorità programmatica				Status DPP		Obiettivi strategici			
	PNRR	Accordi Internazionali	Accordi EELL	Fondo Sviluppo e Coesione	UE - workshop corridoi TEN-T	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in corso/da avviare
Intervento / Opere funzionali										
1° lotto: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Telesse	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2° lotto: Raddoppio tratte Telesse-S. Lorenzo Maggiore-Vitulano	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti																												
Progetto 0279B: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)																												
Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4																	
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/ITEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031																
1.091,48	1.091,48	di cui:	855,48	0,00	236,00		0,00	0,00	0,00	0,00		0,00																
Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.																												
EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE												milioni di euro																
Evoluzione Costo																												
CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026																					
1.091,48							1.091,48																					
Evoluzione coperture finanziarie																												
CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026																						
1.091,48						1.091,48																						
PIANO DELLA SPESA																												
Quadro finanziario ed economico							OGV		Produzione																			
							Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre									
1° lotto: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Telese							404,48	404,48	0,00	299,65	104,84	312,73	108,68	9,74	6,87	2,64	4,93	22,44	61,13									
2° lotto: Raddoppio tratte Telese-S.Lorenzo Maggiore-Vitulano							687,00	687,00	0,00	581,39	105,61	561,17	99,49	0,00	0,00	0,00	0,00	2,10	33,23									
							1.091,48	1.091,48	0,00	881,03	210,45	873,90	208,17	9,74	6,87	2,64	4,93	24,54	94,36									
CRONOPROGRAMMA																												
Stato attuativo													Iter procedurale				Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio									
CUP													Prog.Prel.		Prog.Def.					Prog.Esec.		Attiv.Negoz.	Esecuzione		Funzionalità			
													Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine						
1° lotto: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Telese													J41H01000080008	Esecuzione	-	6-2019	10-2016	6-2019	-	-	-	-	8-2019	8-2024	4-2025	In corso	-	-
2° lotto: Raddoppio tratte Telese-S.Lorenzo Maggiore-Vitulano													J41H01000080008	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2020	11-2025	7-2026	In corso	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti**Progetto 0099B: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino**

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede il raddoppio della tratta Bovino – Orsara per un'estesa di circa 12 km, e si sviluppa sostanzialmente in variante rispetto all'attuale tracciato. E' prevista la dismissione delle due stazioni di Bovino ed Orsara. Nella seduta del 22/12/17 il CIPE (Delibera n.98) ha approvato la rimodulazione della programmazione 2014-2020 del Fondo Sviluppo e Coesione, integrando il finanziamento dell'intervento per ulteriori 501M€. In data 9/6/2018 è stata pubblicata la suddetta Delibera CIPE. La tratta è tutta finanziata.

L'intervento prevede la realizzazione di circa 12 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario. Inoltre è previsto l'attrezzaggi tecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Orsara e Bovino. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Montaguto (nella provincia di Avellino), Orsara di Puglia e Bovino (nella provincia di Foggia) tra la Regione Campania e la Regione Puglia.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Progettazione esecutiva ultimata, in corso la verifica.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà: - l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora); - la riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 45' per i servizi lungo percorso sulla re



Capacità	X
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica										Status DPP		Obiettivi strategici										
	PNRR	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workshop corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento commissioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Intervento / Opere funzionali																							
Raddoppio tratta Orsara-Bovino	X	X		X	X	X	X		X	X	X			X		X							

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2	Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON, FESR)	Altro (EEL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	>2031
561,80	561,80 di cui:	60,43	0,00	501,00		0,37	0,00	0,00	0,00	0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti**Progetto 0099B: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino**

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultime	Riclassifiche costo	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
561,80							561,80

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultime	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
561,80						561,80

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Orsara-Bovino	561,80	561,80	0,00	481,15	80,66	415,70	127,68	8,25	6,96	4,36	0,05	0,02	7,59
	561,80	561,80	0,00	481,15	80,66	415,70	127,68	8,25	6,96	4,36	0,05	0,02	7,59

CRONOPROGRAMMA

CRONOPROGRAMMA												Procedura VIA		Procedura autorizzative		Procedura di esproprio		
CUP		Stato attuativo	Iter procedurale															
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità					
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine						
Raddoppio tratta Orsara-Bovino	J41H92000000008	Esecuzione	7-2017	3-2018	12-2017	9-2020	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Progetto 0099A: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede il raddoppio, prevalentemente in variante, per un'estesa di circa 23 Km, la realizzazione della nuova Stazione di Ponte Albanito e della nuova fermata di Bovino, con la contestuale soppressione della Stazione di Troia - Castelluccio dei Sauri e l'eliminazione di 7 passaggi a livello. Il raddoppio prevede una velocità di progetto di 200 Km/h.

L'intervento consiste nella realizzazione di circa 23 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione delle stazioni di Ponte Albanito e Bovino. Inoltre è previsto l'attrezzaggiotecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Cervaro e Bovino. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Foggia, Troia e Bovino nella provincia di Foggia.

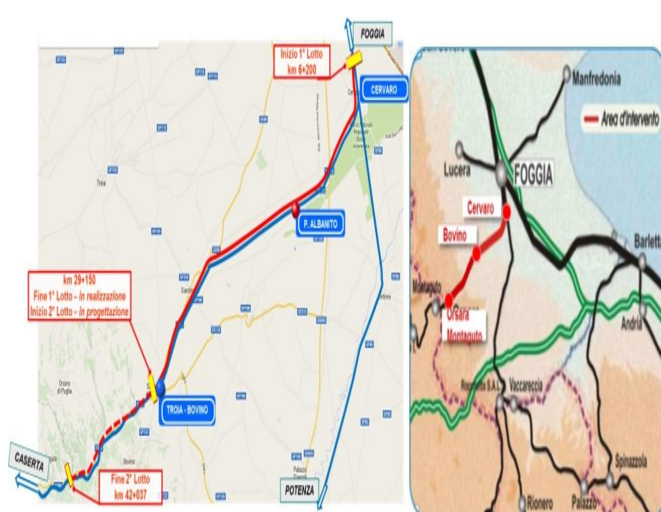
STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Intervento attivato nel 2017.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente al complesso di interventi sull'intera direttrice Napoli-Bari, l'intervento consentirà: - l'incremento della capacità della linea (da 4 a 10 treni/ora); - la riduzione dei tempi di percorrenza (fino a 45' per i servizi lungo percorso sulla re



	Capacità	X
	Velocità	X
	Accessibilità	X
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	X
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP		Obiettivi strategici													
	PNRR	Accordi internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato MIMS al DEF	Travoli tecnici di ascolto	Progetto di fattibilità	Project review in corso/da avviare	Project review in conclusa	Invariante	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza ai climatic change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Raddoppio tratta Bovino-Cervaro	X	X		X	X	X	X		X	X					X			X						

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON-FESR)	Altro (EELL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
263,40	263,40	di cui: 53,82	0,00	76,20		133,38	0,00	0,00	0,00		0,00

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Progetto 0099A: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche costo	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
263,40							263,40

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
263,40						263,40

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Bovino-Cervaro	263,40	263,40	0,00	209,65	53,74	259,60	250,65	235,87	11,47	4,32	2,08	2,88	0,95
	263,40	263,40	0,00	209,65	53,74	259,60	250,65	235,87	11,47	4,32	2,08	2,88	0,95

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio tratta Bovino-Cervaro	J41H920000000008 Esercizio	-	-	2-2014	1-2017	2-2014	11-2017	8-2004	5-2015	10-2005	3-2019	6-2017	Conclusa	-	-	

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0099C: Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi hanno rappresentato il primo tassello della realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari. Le opere, da tempo ultimate, sono relative al completamento del raddoppio della tratta Vitulano-Benevento-Apice.

L'intervento consiste nella realizzazione di circa 20 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Vitulano, Paduli e Apice. Inoltre è realizzato l'attrezzaggio tecnologico della tratta con BCA. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Benevento, Paduli e Apice.

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Interventi ultimati

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della regolarità della circolazione



INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica				Status DPP		Obiettivi strategici			
	PNRR	Accordi Internazionali	Accordi EE.LL.	Fondo Sviluppo e Coesione	Allegato MIMS al DEF	Proiect review in conclusa	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T
Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice				X	X	X		X		X

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Totale Risorse	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2	Sez. 3	Sez. 4
		MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR	Altro UE	Altro	2023	2024-2026	>2031
19,95	19,95	di cui: 19,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art. 1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti

Progetto 0099C: Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
19,95							19,95

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.						2022-2026
2020-2021						
19,95						19,95

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice	19,95	19,95	0,00	19,41	0,53	19,12	18,59	18,84	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00
	19,95	19,95	0,00	19,41	0,53	19,12	18,59	18,84	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00

CRONOPROGRAMMA

CRONOPROGRAMMA														Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
CUP		Stato attuativo						Iter procedurale									
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità					
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine						
Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice	J41H920000000008	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6-2000	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti**Programma P072: Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto**

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'azione comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale dell'asse Napoli-Bari-Lecce/Taranto per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità, e conseguire, in sinergia con altri interventi in corso, significativi recuperi sui tempi di percorrenza.

Le principali realizzazioni riguardano:- PRG e ACC Napoli: gli interventi prevedono il rinnovo tecnologico dell'attuale apparato di stazione, nonché interventi di PRG per il raddoppio del binario di collegamento tra IDP e Napoli C.le.- Potenziamento tecnologico nodo di Napoli fase 2: estensione del sistema di comando e controllo della circolazione su tratte del Nodo caratterizzate da apparati e sistemi di esercizio vetusti, nonché upgrade dei sistemi esistenti. Gli interventi interessano le tratte Salerno – Battipaglia e Sparanise – 2° bivio Caserta Nord – Caserta e 2° bivio Caserta Nord, con rinnovo degli apparati delle stazioni di Capua e di S. Maria Capua a Vetere nonché realizzazione di alcuni interventi puntuali di adeguamento del PRG.- PRG e ACC Bari: il progetto consiste nella modifica del PRG della stazione di Bari C.le e nella realizzazione di un nuovo impianto tecnologico ACC. Nel nodo di Bari convergono le reti ferroviarie di 4 diversi gestori: RFI, Ferrovie del Nord Barese (FNB), Ferrovie Appulo Lucane (FAL) e Ferrovie del Sud Est (FSE), con tre differenti stazioni. La stazione di Bari C.le costituisce il punto di interconnessione tra la linea Adriatica e la linea Bari–Taranto di RFI, la linea Bari FSE–Martina Franca–Putignano -Taranto delle FSE, le linee Bari-Barletta e Bari S.Paolo–Bari C.le delle FNB e la linea Bari-Matera della FAL. Nel progetto di modifica del PRG della stazione di Bari C.le sono previsti 8 binari passanti e 11 tronchi di attestamento, per consentire l'ingresso della rete delle FNB e delle FSE, nonché l'accesso di tutte le suddette Ferrovie Concesse a tutti i binari della stazione, con completa interoperabilità tra i vettori. Tutti gli itinerari in ingresso/uscita saranno velocizzati a 60 km/h e sarà realizzato un impianto ACC multistazione che governerà oltre che Bari C.le anche gli impianti ACC di Bari Parco Nord, Lamasinata ed Executive.- PRG e ACC Lecce: interventi di modifica al PRG di stazione di Lecce; nuovo apparato ACCM Brindisi – Lecce comprensivo dei PPM di Lecce, Surbo, Squinzano e Brindisi; nuovo sistema di distanziamento BAcf banalizzato 2/2 con emulazione RSC gestito dall'ACCM Brindisi – Lecce con soppressione del posto di servizio di Tutarano; interventi di adeguamento dei locali tecnologici nel Posto Centrale di Bari Lamasinata propedeutici all'inserimento del nuovo apparato; nuovo apparato ACCM Brindisi – Fasano.- Bretella di Foggia: ripristino della bretella di Incoronata di raccordo fra le linee ferroviarie Foggia–Bari e Foggia–Napoli. I lavori consistono in: ripristino della sede ferroviaria (circa 1,6 km) e relativo attrezzaggio tecnologico, interventi sugli impianti tecnologici nella stazione di Foggia e delle tratte adiacenti, realizzazione delle opere civili connesse e delle opere di compensazione ambientale (realizzazione di un sottovia come opera sostitutiva di due passaggi a livello e nuove viabilità complanari e di accesso ai fondi interclusi, sistemazione a verde di un "Regio Tratturo" interessato dalle opere come intervento di mitigazione prescritto dalla Regione Puglia in ambito di Conferenza dei Servizi).- Velocizzazione Napoli-Bari: implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima sulla tratta Barletta – Bari PN compresa sia nell'itinerario Napoli – Bari che nella Diretrice Adriatica. L'intervento prevede di conseguire l'incremento della velocità attraverso l'adozione di un sistema di distanziamento innovativo del tipo BAcf con emulazione della ripetizione dei segnali in cabina a 5 codici nella tratta Barletta-Bari PN avente un'estesa di circa 52 km.- Velocizzazione Bari-Lecce: L'intervento consiste, prevalentemente, nell'implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima sulle principali tratte dell'itinerario Bari-Lecce. In particolare le tratte oggetto di intervento con relativo ordine di priorità sono: Priorità 1: Progettazione e realizzazione del nuovo sistema di distanziamento elettromeccanico banalizzato tra Bari C.le e Bari Torre a Mare idoneo alla trasformazione in fermata della stazione di Bari Parco Sud. Priorità 2: Trasformazione dell'ACEI di Fasano in PP-ACC nell'ambito del sistema multistazione Bari Torre a Mare – Lecce dotato di sistema di distanziamento del tipo Blocco Automatico a 5 codici (idoneo alla VMax=200km/h) Priorità 3: Progettazione e realizzazione di impianti di Informazione al pubblico a standard leC sulla tratta Brindisi – Lecce. Priorità 4: Interfacciamento col CTC Lecce – Bari dell'ACC-M Bari Torre a Mare – Lecce.- Upgrade tecnologico Bari-Lecce: L'intervento consiste nella realizzazione del telecomando della linea Bari – Lecce. La realizzazione del CTC è prevista in tre distinte fasi funzionali, con relativa implementazione del Posto Centrale: tratta Bari – Fasano, tratta Fasano – Brindisi, tratta Brindisi – Lecce.- Upgrade tecnologico Bari-Taranto: L'intervento consiste nel completamento dell'attrezzaggio tecnologico della linea Bari – Taranto, in coerenza con il complesso degli interventi, sia infrastrutturali che tecnologici già avviati. Con questo intervento saranno attrezzati secondo i nuovi standard tecnologici 104 km di linea.- Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi. L'intervento consiste nell'implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima su alcune tratte dell'itinerario Foggia – Bari – Brindisi (Bari Torre a Mare (i) – Fasano (i); Foggia (e) – Bari Parco Nord (e)) Nel dettaglio si prevede la realizzazione dell'ACCM Bari Torre a Mare – Brindisi con inserimento della tratta Bari Torre a Mare (i) – Fasano (i) con installazione di tecnologie per esercire la linea fino a 200 km/h; realizzazione per la tratta Foggia (e) – Bari Parco Nord (e) di un nuovo sistema ACC-M con Posto Centrale ubicato a Bari Lamasinata e Posti Periferici distribuiti fisicamente in linea e nelle stazioni e gestiti logicamente dal Posto Centrale Multistazione ACC-M avente funzioni di distanziamento; adeguamento degli attuali ACC presenti nelle tratte interessate con trasformazione in Posti Periferici (PP/ACC o PPM); interventi puntuali ai PRG delle stazioni di Incoronata, Trani e Bari Torre a Mare.

In territorio pugliese gli interventi consistono in: Realizzazione sistemi di telecomando per il controllo della circolazione delle linee Bari-Taranto e Bari-Lecce (interventi conclusi) Ripristino della bretella merci in ambito stazione di Foggia per il collegamento diretto tra la linea Caserta-Foggia e la linea Adriatica lato sud (intervento concluso) PRG e ACC di Bari C.le PRG e ACC di Lecce upgrade dei sistemi di distanziamento su tratte varie per consentire l'innalzamento della velocità fino a 200 km/h. In territorio pugliese gli interventi consistono in: Potenziamento tecnologico nodo di Napoli ACC e PRG di Napoli Centrale

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

- PRG e ACC Napoli: Appalto ACC: a ottobre 2019 consegnati i lavori, tuttora in corso. Interventi di PRG: per l'appalto multidisciplinare (ARM-TE LFM) è stata effettuata la consegna dei lavori all'inizio di dicembre 2015, tuttora in corso. Completamento dei lavori previsto a Luglio 2022.- Potenziamento tecnologico nodo di Napoli: Attivata a giugno 2018 la tratta Salerno – Battipaglia. Attivata il 26/05/2019 la tratta Caserta – Capua (con ACC di S. Maria Capua Vetere) Attivato il 04/10/2020 l'ACC di Capua con estensione dell'SCC fino a Capua Attivati il 20/03/2021 gli

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti**Programma P072: Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto**

interventi per l'estensione dell'attuale sistema comando e controllo della circolazione sulla tratta Sparanise – Caserta e la tratta 2° Bivio Caserta Nord– Sparanise, con la realizzazione dell'ACC di 2° Bivio Caserta Nord. In corso lavori di completamento previsti in ultimazione nel 2022.- PRG e ACC Bari: PRG e ACCM (Apparato centrale Computerizzato Multistazione) della stazione di Bari Centrale: lavori in corso. Attivazione della prima fase dell'ACCM prevista entro il 2023.- PRG e ACC Lecce: In data 19/11/2017 è stato attivato il nuovo ACCM sulla sotto tratta BR (e)-Surbo (e). A luglio del 2018 è stato emesso il nuovo programma di esercizio redatto a seguito dell'acquisizione di Ferrovie Sud Est da parte del gruppo FS; il progetto esecutivo del nuovo PRG di Lecce è pertanto in fase di revisione. A luglio 2019 è stato attivato l'ACCM della tratta Brindisi (i)- Lecce (e). Per l'estensione dell'ACCM sulla tratta Fasano-Brindisi, a giugno 2021 è stata avviata l'attività negoziale (ACCM Bari TM-Brindisi), in fase conclusiva. Aggiudicazione prevista entro il 2022.- bretella di Foggia: Opere ultimate, attivate nel mese di luglio 2015- Velocizzazione Napoli-Bari: Conclusa a febbraio 2022 la progettazione definitiva dell'ACCM Foggia - Bari PN, in corso la predisposizione dei documenti per l'avvio della gara.- Velocizzazione Bari-Lecce: Attivato il sistema di distanziamento elettromeccanico banalizzato tra Bari C.le e Bari Torre a Mare con trasformazione in fermata della stazione di Bari Parco Sud. Attivati gli impianti di Informazione al pubblico a standard leC sulla tratta Brindisi – Lecce. Attivata la prima fase dell'interfacciamento col CTC Lecce – Bari, dell'ACC-M Bari Torre a Mare – Lecce, fase Brindisi (e) – Lecce(e). Completati i lavori per il CTC Brindisi – Taranto – Metaponto – Potenza, collegato all'ACCM Brindisi – Lecce. Da avviare, a valle della fase negoziale a carico di altro progetto, i lavori collegati all'ACCM Bari Torre a Mare – Brindisi, con attivazione al 2024.- Potenziamento tecnologico Bari-Taranto: Gli interventi sono stati attivati fra il 2014 e il 2016. Sono in corso attività complementari alla realizzazione del Posto di Comunicazione di Bari Lamasinata, con particolare riferimento alle attività realizzative dello I&C- Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi. ACC-M Bari Torre a Mare – Fasano: è in corso l'attività negoziale; ACC-M Foggia – Barletta: è in corso la predisposizione dei documenti per l'avvio della gara.- Upgrade tecnologico Bari-Lecce: In corso interventi per il completamento del CTC e dell'ACEI tratta Fasano – Lecce. Tratta Bari – Fasano: attivazione avvenuta in data 26/04/2015, per una estensione di circa 45 km di applicazione del sistema SCC; Tratta Fasano – Brindisi: attivazione avvenuta in data 13/12/2015, per una estensione di circa 68 km di applicazione del sistema SCC. Tratta Brindisi – Lecce: attivazione avvenuta in data 19/11/2017, per una estensione di circa 40 km di applicazione del sistema SCC.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

In generale, gli interventi porteranno i seguenti benefici:- Riduzione dei tempi di percorrenza e aumento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria;- eliminazione delle interferenze grazie alla suddivisione dei flussi per stazioni elementari;- ma



Capacità	X
Velocità	
Accessibilità	
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	X
Gestione spazi di stazione	X
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Campania

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica					Status DPP		Obiettivi strategici													
	PNRR	Accordi internazionali Interventi commissariati	Accordi EEL Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'utilizzo della capacità	UE - workplan corridoi TEN-T	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti* Tavoli tecnici di ascolto	Allegato MIMS al DEF Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corrido TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto			X		X	X	X		X			X					X				

Programma P072: Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto

QUADRO FINANZIARIO

Costo

Totale Risorse

499,89

Sezione 1 - Opere in corso finanziate

MEF

54,92

MIT

0,00

FSC/PAC

387,77

PNRR
nuovi progetti

57,20

Altro UE
(CEF/TEK, PON-FESR)

0,00

Altro
(EELL, Terzi, autofinanziamento)

0,00

Sez. 2

2023

0,00

Sez. 3

2024-2026

0,00

Sez. 4

2027-2031

>2031

0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art.1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

CdP-I
agg.
2020-2021

534,62

Opere
ultimate

-48,04

Riclassifiche

Variazioni
costo

Variazioni
perimetro

Nuove
esigenze

13,31

Estensione
programmi

CdP-I
2022-2026

499,89

L'incremento di costo del programma è connesso a maggiori lavorazioni e aggiornamenti normativi in corso d'opera

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I
agg.
2020-2021

534,62

Opere
ultimate

-48,04

Riclassifiche

Riduzioni

Incrementi

13,31

Rimodulazioni

CdP-I
2022-2026

499,89

Le nuove risorse sono destinate al completamento degli interventi

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico

Costo

Risorse

Fabbis.

Lavori

S.a.D.

OGV

Impegni

Pagam.

Produzione

Al 2017

2018

2019

2020

2021

Oltre

Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto (Piano nazionale per il Sud)

329,31

329,31

0,00

276,05

53,26

271,67

201,10

110,90

31,87

30,33

19,98

20,19

20,05

Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto (altri interventi)

170,58

170,58

0,00

157,18

13,40

79,90

76,20

66,75

7,29

3,91

0,11

-0,18

8,19

499,89

499,89

0,00

433,22

66,67

351,57

277,29

177,65

39,16

34,24

20,08

20,01

28,24

AVANZAMENTO PROGRAMMA

CUP rif.

Costo

Risorse

%Finanz.

Contab.

%Contab.

Stato attuativo

ACC Napoli Centrale

J27112000170001

98,31

98,31

100%

67,68

69%

Realizzazione

PRG ed ACC Bari Centrale

J37112000140001

90,00

90,00

100%

49,93

55%

Realizzazione

PRG e ACC Lecce (inclusa velocizzazione subtratta Brindisi - Lecce)

J69B12000050001

73,00

73,00

100%

46,09

63%

Realizzazione

Nodo di Napoli: ulteriore fase di potenziamento tecnologico

J27112000160001

28,00

28,00

100%

26,87

96%

In ultimazione

Velocizzazione Bari - Lecce

J59B12000020001

15,00

15,00

100%

12,17

81%

Realizzazione

Velocizzazione Napoli-Bari

J39B12000040001

15,00

15,00

100%

5,03

34%

Realizzazione

Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)

J27112000220001

10,00

10,00

100%

9,57

96%

In ultimazione

Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto (Piano nazionale per il Sud)

329,31

329,31

100%

217,34

66%

Velocizzazione Adriatica: upgrade tecnologico Foggia-Bari-Brindisi

J36118000060001

92,00

92,00

100%

2,39

3%

Progettazione

SCC Bari-Lecce

J97107000010001

78,58

78,58

100%

75,76

96%

In ultimazione

Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto (altri interventi)

170,58

170,58

100%

78,14

46%

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Progetto P238A: Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto 1^ fase

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede : 1) L'interconnessione alla PK 33 della futura linea AV (Lotto 1 Battipaglia – Praia), prevalentemente in galleria, con la linea esistente Potenza – Metaponto nei pressi di Romagnano che consentirebbe di ridurre in modo significativo le percorrenze da/per Potenza, Matera e Taranto.2) La velocizzazione della linea con interventi di adeguamento sulla sede e in variante, la razionalizzazione degli impianti di stazione con contemporaneo upgrading tecnologico e nella rimodulazione del passo tra i punti di incrocio e la soppressione dei Passaggi a Livello presenti lungo la linea del lotto prioritario tra Potenza e Metaponto.

Nell'ambito del progetto, gli interventi previsti in PNRR consentiranno di effettuare servizi a standard AV fino a Potenza. Per la Potenza-Metaponto gli interventi consistono in: velocizzazioni diffuse, tramite rettifiche di tracciato per un'estesa di circa il 30% dell'intera linea, sovralti in curva, istituzione dei ranghi di velocità C e P, velocizzazioni puntuali degli ingressi in stazione, tramite realizzazione di sottopassi e itinerari in deviate a 60 km/h e risanamenti di tratti in frana (Campomaggiore e Brindisi M.)E' prevista l'istallazione di un nuovo sistema di distanziamento con blocco emulato in luogo dell'attuale BCA e istituzione di nuovi punti di incrocio (Ginosa, Bernalda, Salandra, Brindisi di Montagna), in modo da consentire nuovi servizi TPL cadenzati e l'accrescimento del traffico merci. Inoltre, tali interventi accresceranno il livello di accessibilità per i viaggiatori, grazie alla realizzazione di nuovi marciapiedi STI PRM (Specifiche Tecniche di Interoperabilità per Persone a ridotta mobilità) in ogni località di servizio; verrà altresì realizzata una nuova fermata in corrispondenza del centro abitato di Castellaneta Marina. Gli stessi interventi provvederanno all'adeguamento della linea agli standard di traffico merci, tramite interventi di messa a modulo 750 metri sulla Taranto-Metaponto (PRG della stazione di Castellaneta M., per i nuovi traffici previsti sulla relazione Bari-Taranto-Gioia Tauro) e 575 metri sulla tratta Metaponto-Potenza (interventi di PRG previsti a Bernalda, Salandra e Potenza C.le, nonché di adeguamento a sagoma P/C 80 per il tratto Taranto-Metaponto, a sagoma P/C45 da Metaponto-Ferrandina e sagoma a P/C 25 da Ferrandina-Potenza. Infine, il peso assiale sarà di categoria D4 per il tratto Taranto-Metaponto-Grassano e C3 da Grassano-Potenza. E' prevista inoltre la soppressione di alcuni passaggi a livello. Gli interventi ricadenti all'interno del perimetro dei finanziamenti del PNRR prevedono la velocizzazione della tratta Salandra-Ferrandina ed il PRG di Salandra e Bernalda.

L'intervento si sviluppa nelle regioni Campania e Basilicata

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

In corso il PFTE

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente agli interventi previsti su tutto l'itinerario il progetto consentirà:- Recupero dei tempi di percorrenza sull'itinerario Taranto-Napoli di circa 30', anche grazie al progetto AV Salerno-Reggio Calabria- Miglioramento dei livelli di regolarità



Capacità	
Velocità	X
Accessibilità	X
Regolarità	X
Prestazioni (merci)	X
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Basilicata
Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
------------------------	------------	----------------------

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Progetto P238A: Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto 1^ fase

Coesione sociale e territoriale	
Accessibilità e qualità stazioni	
Resilienza ai climatic change	
Adeguamento a standard tecnici	
Sviluppo tecnologico	
Sistemi regionali e metropolitani	
Potenziamento connessioni merci	
Sviluppo corridoi TEN-T	
Completamento valichi alpini	
Alta Velocità (AV)	
Progetto di fattibilità	
Project review in corso da avviare	
Project review in condotta	
Invariante	
Alegato MINS al DEF	
Tavoli tecnici di ascolto	
Altri Provvedimenti*	
Cofinanziamenti UE	
UE - workplan corridoi TEN-T	
AQ per l'utilizzo della capacità	
Fondo Sviluppo e Coesione	
Accordi FEE LL.	
Accordi Internazionali	
Interventi commissariati	
PNRR	
Intervento / Opere funzionali	
Interconnessione Romagnano e velocizzazione Grassano-Metaponto	X

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR nuovi progetti	Altro UE (CEF/TEN, PON- FESR)	Altro (IEEL, Terzi, autofinanziamento)	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
418,74	418,74	di cui:	5,00	0,00	0,00	413,74	0,00	0,00	0,00		0,00

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare le clausole di flessibilità previste all'art. 1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026	
646,00		-227,26					418,74	Per memoria - Riattribuzione opere/attività programmatiche nell'ambito del progetto complessivo (vedi P238B)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
418,74						418,74

Produzione

	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	2022
Interconnessione Romagnano e velocizzazione Grassano-Metaponto	418,74	418,74	0,00	402,70	16,04	2,90	1,48	0,00	0,00	0,00	0,00	1,66	0,50
	418,74	418,74	0,00	402,70	16,04	2,90	1,48	0,00	0,00	0,00	0,00	1,66	0,50

Iter procedurale

Progetto	CUP	Valutazione di fattibilità alternative progettuali	Fasi di attuazione												Finanziamento	Gestione	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine			
Interconnessione Romagnano e velocizzazione Grassano-Metaponto	J94E21000070009		1-2021	8-2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2026	-	-	-

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Progetto P238B: Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto completamento

Tabella A09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi:- velocizzazione prevalentemente in sede della tratta Tito–Potenza per un'estesa complessiva pari a 11 km e velocità massima pari a 120 km/h in rango A;- velocizzazione prevalentemente in sede della tratta Potenza-Grassano per un'estesa complessiva pari a 47 km e velocità massima pari a 130 km/h in rango A;- velocizzazione tratta Metaponto–P.M. Cagioni per complessivi 35 km e velocità massima in rango C pari a 200 km/h; - potenziamento tra Bivio/P.C. Metaponto e Taranto mediante la realizzazione di un binario dedicato alla linea Taranto–Metaponto in uscita da Taranto per circa 4 km.

L'intervento si sviluppa nelle regioni Basilicata e Puglia

STATO DI ATTUAZIONE

attualità dati: 31/03/2022

Interventi non finanziati

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente agli interventi previsti su tutto l'itinerario il progetto consentirà: Circolazione treni a 750 m sulla tratta Taranto - Metaponto e 575 m sulla Metaponto - Potenza Recupero tempi di viaggio sull'itinerario Taranto - Battipaglia, stimati comple



	Capacità	
	Velocità	X
	Accessibilità	X
	Regolarità	X
	Prestazioni (merci)	X
	Gestione dei rotabili	
	Gestione spazi di stazione	
	Intermodalità merci	
	Intermodalità passeggeri	
	Integrazione della rete	
	Upgrade e sicurezza	
	Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Basilicata
Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici	
Velocizzazione Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto	Allegato MIMS al DEF	Progetto di fattibilità	X	Coesione sociale e territoriale
	Travoli tecnici di ascolto	Project review in corso da avviare		Accessibilità e qualità stazioni
	Alin Provedimenti*	Project review in conclusa		Resilienza al climate change
	Cofinanziamenti UE	Invariante		Adeguatezza a standard tecnici
	UE - workplan corridoi TEN-T			Sviluppo tecnologico
	AQ per l'utilizzo della capacità			Sistemi regionali e metropolitani
	Fondo Sviluppo e Coesione			Potenziamento connessioni merci
	Accordi EE.LL.			Sviluppo corridoi TEN-T
	Accordi Internazionali			Completamento valichi alpini
	Interventi commissariati			Alta Velocità (AV)
PNRR				

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

[illegible]