

MEMORIA

PIANO PER IL SUD

Impegno centrale e decisivo del Piano Investimenti di Rete Ferroviaria Italiana è l'innalzamento della **capacità e delle prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria del Mezzogiorno** ed il miglioramento della **connettività** al sistema Paese. Sono infatti circa 40 i miliardi programmati nei Contratti di Programma con lo Stato per lo sviluppo e l'ammodernamento della rete nelle Regioni del Sud, pari a circa il 37% del portafoglio investimenti complessivo, con finanziamenti già individuati per circa 33 miliardi (di cui 6 miliardi CdP-I 17-21 e 8 miliardi € Agg. 2018-2019).

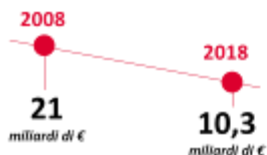
Il forte impulso al Sud è stato ulteriormente rafforzato con il Piano per il Sud 2030 presentato nel mese di Febbraio 2020 dal Ministro Provenzano. Di seguito i punti salienti.

Next Generation EU: verso il Piano Nazionale

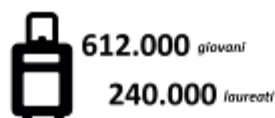
Un Piano per il Sud è un progetto per l'Italia

IL DECENNALE PROCESSO DI INVESTIMENTO AL SUD

In 10 anni la spesa per gli investimenti ordinari della PA nel Mezzogiorno più che dimezzata

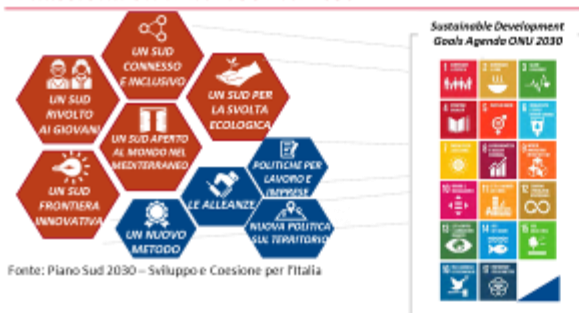


Il capitale umano: tra il 2002 e il 2017 il Mezzogiorno ha perso oltre



Fonte: Piano Sud 2030 – Sviluppo e Coesione per l'Italia

LE MISSIONI: UN'IDEA DI SUD AL 2030



Fonte: Piano Sud 2030 – Sviluppo e Coesione per l'Italia

RISCOPRIRE L'INTERDIPENDENZA NORD-SUD



Il progressivo disinvestimento al Sud ha indebolito anche il Nord che indietreggia in Europa per il mancato apporto dei benefici dell'integrazione.



Bisogna riaccendere il «motore interno» dello sviluppo nazionale, riattivare l'**interdipendenza** tra Nord e Sud



Ogni euro investito in opere pubbliche al Sud attiva 0,4 euro di domanda di beni e servizi nel Centro-Nord (fonte: SVIMEZ)



Un **incremento degli investimenti pubblici** nel Mezzogiorno pari all'1 per cento del suo PIL per un decennio, avrebbe effetti espansivi per l'intera economia italiana. (fonte: Banca d'Italia)

Fonte: Piano Sud 2030 – Sviluppo e Coesione per l'Italia

UN SUD CONNESSO E INCLUSIVO PER ROMPERE L'ISOLAMENTO

TRE GRANDI PRIORITÀ

Ridurre la distanza temporale fra i territori del Paese, potenziando la **rete ferroviaria** e velocizzando i servizi

Sostegno alla logistica, con riferimento all'«ultimo miglio» di collegamento dei porti alle reti ferroviarie



Migliorare la mobilità interna al Mezzogiorno, con particolare riferimento al **Transporto Pubblico Locale**

Linee di intervento: Manutenzione programmata, sicurezza, ammodernamento e nuove opere (tra le principali: linea AV-AC Salerno-Reggio Calabria; linea AV-AC Napoli-Bari e linea Messina-Catania).

Fonte: Piano Sud 2030 – Sviluppo e Coesione per l'Italia



Per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nelle regioni Meridionali sono programmate sia **opere di valenza nazionale** ed europea sia **interventi a carattere regionale** finalizzati a garantire un'omogeneità delle prestazioni dell'infrastruttura, ridurre il divario attuale con le regioni del Centro-Nord e superare i vincoli che ne condizionano lo sviluppo dei territori. In particolare l'attuale programmazione prevede la realizzazione di rilevanti interventi che riguardano la direttrice **Napoli-Bari** (2023-2027 per fasi), **Adriatica** (2023-2027 per fasi), **Tirrenica Sud** (2024 per fasi) e **Messina-Catania-Palermo** (2023-2029 per fasi).

Inoltre l'infrastruttura meridionale è interessata, oltre che da programmi di investimento finalizzati alla manutenzione e sicurezza, da progetti di investimento che hanno come obiettivo il **miglioramento dei collegamenti ferroviari con gli aeroporti** (Catania Fontanarossa, Brindisi, Pescara, e Olbia), con i **porti** (Taranto, Gioia Tauro, Napoli e Augusta) e con **terminali e impianti merci** (Bari Lamasinata, Marcianise, San Nicola di Melfi, Brindisi e Fossacesia), nonché **l'adeguamento a STI** delle linee merci collegate alle principali realtà portuali.

Infine, in merito all'offerta commerciale lunga percorrenza nel sud Italia, la stessa è rimasta invariata nei volumi rispetto all'orario 2019 ed in particolar modo gli IC (Intercity) Sicilia non hanno subito soppressioni.

È altresì confermato il servizio di traghettamento del materiale rotabile tra Messina e Villa S. Giovanni.

Napoli-Bari

Il potenziamento e la velocizzazione dell'itinerario Napoli – Benevento – Foggia - Bari, consentirà di integrare l'infrastruttura ferroviaria del Sud del Paese con il core corridor “Scandinavia – Mediterraneo” che ci collega con l'Europa.

Il miglioramento delle connessioni della Regione Puglia e delle Province più interne della Regione Campania al sistema di trasporto nazionale ed in particolare alla linea AV/AC Milano – Roma – Napoli è il primo passo di un ampio processo di integrazione e di sostegno allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno, connettendo due aree, quella campana e quella pugliese, che da sole rappresentano oltre il 40% della produzione meridionale.

La riqualificazione e lo sviluppo dell'itinerario Roma-Napoli-Bari prevede interventi di raddoppio delle tratte ferroviarie oggi a singolo binario e varianti rispetto agli attuali tracciati perseguendo, con visione di sistema, la scelta delle soluzioni progettuali in grado di assicurare la velocizzazione dei collegamenti, l'aumento dell'offerta di trasporto ferroviario ed il miglioramento dell'accessibilità al servizio.

Gli interventi riguardano la realizzazione dei raddoppi e varianti della linea di ingresso a Napoli (Napoli-Cancello-Frasso Telesino, in fase di realizzazione), il raddoppio della tratta Frasso Telesino – Vitulano (sviluppata la progettazione esecutiva a cura dell'appaltatore per la sub tratta Frasso Telesino-Telese, affidate le prestazioni per la tratta Telese-S.Lorenzo-Vitulano, ma in corso presso il TAR Campania il ricorso del 2° classificato avverso l'aggiudicazione provvisoria), il raddoppio fra Apice e Orsara (in corso di realizzazione sulla sub tratta Apioce-Hirpinia, mentre per l'avvio delle attività negoziali si è in attesa dell'approvazione dell'aggiornamento 2019-2020 del Contratto di Programma Investimenti che assegna le risorse per la realizzazione delle opere); sono in corso le attività negoziali per la realizzazione del raddoppio Bovino-Orsara. Sono da tempo realizzati il raddoppio parzialmente in variante della tratta Bovino-Cervaro ed il ripristino della cosiddetta bretella di Foggia. .



A lavori ultimati, **il viaggio tra Napoli e Bari sarà coperto in 2 ore**, contro le circa 4 di oggi, e **quello fra Roma e Bari in tre ore**, con un risparmio di circa due ore rispetto alla percorrenza attuale.



Costo: 5,8 miliardi di euro

Risorse: 5,8 miliardi di euro

Data ultimazione: 2023- 2027 per fasi

Completa la realizzazione dell'itinerario il potenziamento dell'infrastruttura nel nodo di Bari, dove, è prevista la realizzazione della variante di tracciato Bari Centrale-Bari Torre a Mare, (Nodo di Bari Bari Sud), per la quale sono state a luglio scorso consegnate all'appaltatore le prestazioni di progettazione esecutiva. Inoltre, a luglio 2020 è stato ultimato il Progetto di Fattibilità Tecnico – Economica di 1^ fase «Nodo Di Bari – Bari Nord, Variante Santo Spirito – Palese» che ha portato alla definizione dell'alternativa di tracciato ottimale con nuovo impianto di Bari S. Spirito/Palese.

Oltre a questi interventi sulle linee ferroviarie, sono previsti importanti interventi di potenziamento delle stazioni di Napoli e Bari, che prevedono la riorganizzazione degli itinerari e l'adozione delle tecnologie più moderne per la gestione del traffico (ACC e Apparatì Centrali Computerizzati Multistazione-ACCM).

Adriatica

Sulla direttrice adriatica sono previsti una serie di interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati alla velocizzazione della linea, prioritariamente sulle tratte Bologna-Ancona, Pescara-Bari, Foggia-Bari e Brindisi-Lecce.

Il progetto prevede interventi su alcuni punti singolari della linea, con microvarianti di tracciato, soppressione di passaggi a livello, interventi su opere d'arte e sull'armamento, nonché la realizzazione di



un nuovo sistema di distanziamento per l'elevazione della velocità a 200 Km/h che utilizza la logica "multistazione" con apparati di linea interfacciati con gli attuali impianti di stazione.

Gli interventi saranno realizzati per fasi funzionali e consentiranno di portare progressivi benefici sulle prestazioni della linea e sulla sua affidabilità, con positive ricadute sulla sicurezza, regolarità e qualità dell'esercizio ferroviario.

Oltre agli interventi di velocizzazione sulla linea adriatica sono programmati gli interventi di raddoppio della tratta Termoli-Lesina (in corso le attività negoziali per la realizzazione del raddoppio della sub tratta Ripalta-Lesina; in corso l'iter autorizzativo per la tratta Termoli-Ripalta) e l'upgrading prestazionale merci per il transito di container high-cubes e autostrada viaggiante, con interventi più significativi sulle gallerie del tratto tra Pescara e Ortona (interventi in fase di realizzazione)

A lavori ultimati, grazie a modifiche puntuali al tracciato ferroviario, alle stazioni e l'upgrade del sistema tecnologico di distanziamento dei treni che consentirà di raggiungere la velocità di 200 Km/h per circa 300 km di linea, **il viaggio tra Bologna e Bari sarà coperto con circa 40 minuti in meno rispetto a quello attuale** (5h e 40 minuti) e quello **fra Bologna e Lecce con un risparmio di circa un'ora rispetto alla percorrenza attuale** (7 ore e 7 minuti).



Costo Adeguamento tracciato e velocizzazione asseferroviario Bologna –Lecce: 0,35 miliardi di euro
Risorse: 0,35 miliardi di euro

Costo Tratta Termoli-Lesina: 0,70 miliardi di euro
Risorse: 0,70 miliardi di euro

Data ultimazione: 2023- 2027 per fasi

Roma- Pescara

Roma-Pescara Opere Prioritarie

Il progetto costituisce il primo lotto funzionale degli interventi di sviluppo dei collegamenti lungo la trasversale appenninica tra la regione Abruzzo, la Capitale e la direttrice Adriatica, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02.

Gli interventi prioritari prevedono:

- Realizzazione nuovo itinerario nella stazione di Pescara (terzo binario tra Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova)
- Raddoppio Pescara Porta Nuova – San Giovanni Teatino;
- Raddoppio San Giovanni Teatino – Chieti;
- Raddoppio Chieti – Interporto d’Abruzzo;
- PRG e ACC di Chieti

E’ stata conclusa la Progettazione Definitiva del raddoppio Pescara P.N.- Interporto d’Abruzzo (diviso in: Pescara P.N. – S. Giovanni Teatino, S. Giovanni Teatino – Chieti, Chieti – Interporto d’Abruzzo) a luglio 2019. Sono in corso approfondimenti sulla PD, a cui seguirà la trasmissione al CSLPP per il successivo iter di CDS. E’ anche in corso la Progettazione Definitiva del PRG/ACC di Chieti. Inoltre è in via di conclusione la realizzazione della fase zero relativa alla realizzazione della sede per il III^ binario Pescara C.le – Pescara Porta Nuova.

Gli interventi consentiranno la progettazione di un orario più flessibile, come da esigenze del territorio, con possibilità di integrazione tra servizi regionali e Long Haul, superando la rigidità che oggi impone il singolo binario, e un avvio del cadenzamento dei servizi previsto da Accordo Quadro.

- Incremento della capacità con possibilità di rendere «metropolitano» il servizio tra Pescara e Chieti, relazione interessata anche da pendolarismo universitario.
- Migliorare i collegamenti con Aeroporto d’Abruzzo con l’aggiunta di altre 2 coppie di treni/giorno;
- Incremento prestazionale per i collegamenti tra la direttrice Adriatica, Pescara e l’Aeroporto d’Abruzzo con possibilità di programmare treni di lunghezza 750 m.



- Costo : 0,602 miliardi di euro
- Risorse: 0,35 miliardi di euro
- Data ultimazione: 2020 - 2027 per fasi

Roma- Pescara

Il potenziamento del collegamento ferroviario Roma-Pescara è stato definito, attraverso il progetto di pre-fattibilità, in un gruppo di lavoro congiunto MIT, Regione Abruzzo, Regione Lazio, RFI, previsto dal Protocollo d'Intesa sottoscritto il 3 marzo 2020.

La soluzione infrastrutturale individuata prevede:

- una nuova linea con velocità 200 km/h, prevalentemente a semplice binario, che sfiocca dalla linea AV/AC Roma-Napoli e giunge fino a Sulmona con fermate a Mandela, Carsoli, Tagliacozzo, Avezzano; tale soluzione ha permesso di risolvere in maniera agevole la penetrazione nel nodo di Roma attraverso l'utilizzo di un'infrastruttura ad elevate prestazioni (AV/AC) già esistente;
- il raddoppio quasi integrale della linea Pescara-Sulmona, in parte su tracciato esistente, in parte in variante, come prosecuzione del raddoppio Pescara-Chieti-Interporto d'Abruzzo (rif. CdP-I 0307A);
- è stata inoltre proposta la realizzazione di una nuova linea a doppio binario tra Lunghezza e la parte bassa dell'abitato di Tivoli, per un servizio metropolitano destinato alle aree più densamente abitate di tale comune.



Per le nuove linee saranno previsti standard tali da consentire lo sviluppo del traffico viaggiatori e del traffico merci.

Il Gruppo di Lavoro ha ultimato il progetto di pre-fattibilità convergendo su una soluzione infrastrutturale concordata.

L'insieme degli interventi individuati consentirà di velocizzare il collegamento lungo l'intero asse transappenninico, con tempo di percorrenza Pescara-Roma di circa 2 ore, tempo di percorrenza Avezzano-Roma compatibile con il pendolarismo quotidiano (nell'ordine dei 50 minuti) e servizio alle principali località lungo il tragitto, ottimizzando anche la possibilità di creare collegamenti L'Aquila-Roma veloci mediante un servizio misto bus autostradale-treno con interscambio.



Tirrenica Sud

Anche per la velocizzazione della Tirrenica sud si prevede l'adeguamento della linea ai migliori standard di esercizio più recenti attraverso una serie di interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati alla riduzione dei tempi di percorrenza nel collegamento Roma – Reggio Calabria e al miglioramento dell'affidabilità della linea. Il progetto prevede interventi sugli impianti, sull'infrastruttura, nonché sulle tecnologie per l'elevazione della velocità fino a 200 Km/h.



Anche in questo caso gli interventi saranno realizzati per fasi funzionali e consentiranno di portare progressivi benefici sulle prestazioni della linea e sulla sua affidabilità, con positive ricadute sulla sicurezza, regolarità e qualità dell'esercizio ferroviario.

A lavori ultimati, percorrendo lo shunt AV di Napoli ed effettuando sosta per servizio viaggiatori nelle stazioni di Salerno, Paola, Lamezia e Villa S. Giovanni, **il viaggio tra Roma e Reggio Calabria sarà coperto in circa 4 ore e 30 minuti** con un risparmio dei tempi di percorrenza di circa 40 minuti.



Costo: 0,55 miliardi di euro
Risorse: 0,55 miliardi di euro
Data ultimazione 2024 per fasi

A seguito delle disponibilità finanziarie recate dal Decreto “Rilancio”, RFI si è attivata nello studio di proposte progettuali per le direttrici ferroviarie **Salerno-Reggio Calabria e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia**, anche in pendenza della legge di conversione ma nei limiti dell’operatività imposta dal lock down.

L’attività è iniziata con la ricognizione degli studi già svolti (fattibilità del 2005) al fine di verificarne l’attualità, alla luce dei più recenti indirizzi strategici e delle evoluzioni infrastrutturali nel frattempo intervenute e di quelle in corso di realizzazione o programmate.

La definizione plano altimetrica di tracciati alternativi a quelli individuati nel 2005, laddove ciò ragionevolmente possibile, si è basata su criteri di sostenibilità finalizzati ad ottenere delle soluzioni che minimizzassero l’uso delle risorse, prevedendo ad esempio gallerie di limitata estesa, che fosse possibile realizzare per lotti funzionali e che comunque consentissero un incremento delle prestazioni offerte (in termini di riduzione dei tempi di percorrenza e incremento di capacità) e l’ampliamento dell’area di accessibilità del sistema ferroviario.



Sicilia

Sono **tedici i miliardi** che Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) mette in campo per la **cura del ferro in Sicilia**.

La rete regionale siciliana è oggetto di importanti e significativi interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico, che confermano la centralità della Sicilia nel piano di investimenti del Gruppo e determineranno positive ripercussioni sul trasporto ferroviario sia regionale sia a media e lunga percorrenza, migliorando gli standard di regolarità, puntualità e sicurezza del traffico ferroviario.

Gli interventi in corso e quelli programmati lungo l'itinerario **Messina – Catania – Palermo** consentiranno di innalzare la velocità fino a 200 km/h e la conclusione per fasi permetterà progressive riduzioni dei tempi di percorrenza, a vantaggio delle persone che viaggiano per motivi di lavoro, studio e turismo. A lavori ultimati, **il viaggio tra Messina e Catania sarà coperto in 45 minuti**, contro i 70 minuti di oggi, e **quello fra Catania e Palermo in un'ora e 50 minuti**, con un risparmio di circa un'ora rispetto alla percorrenza attuale.





In particolare, con un investimento economico complessivo di circa 9 miliardi di euro, il **nuovo collegamento veloce Palermo – Catania – Messina** risponde alle esigenze di medio e lungo periodo della domanda di trasporto pubblico su ferro, migliorando regolarità, frequenza e sviluppo dell'intermodalità.

Saranno garantite relazioni efficienti con i principali terminal del trasporto aereo, marittimo e con i nodi di interscambio gomma/ferro. Il collegamento Palermo - Catania - Messina è parte integrante del Corridoio europeo TEN-T Scandinavo-Mediterraneo che, partendo da Helsinki, arriva in Sicilia attraversando l'intera dorsale italiana AV/AC.

Focus situazione finanziaria Messina-Catania-Palermo (Palermo-Catania; Giampileri-Fiumefreddo; Nodo di Catania)

Costo: 9,2 miliardi di euro

Risorse: 7,3 miliardi di euro

Fabbisogni 2020: 0,9 miliardi di euro (completamento 1[^] macrofase Palermo-Catania)

0,4 miliardi di euro circa (realizzazione della 2[^] Macrofase Palermo-Catania)

Data ultimazione: 2023- 2029 per fasi

In particolare, in riferimento al **nuovo collegamento Palermo-Catania** (6.016 mln di euro), la progettazione dell'intervento, prevedeva l'esecuzione dei lavori di realizzazione in regime di interruzione totale dell'esercizio ferroviario, per un periodo di circa 3 anni, coerentemente ai precedenti accordi presi.

A seguito del cedimento del pilone di un viadotto dell'autostrada Palermo - Catania e della sua conseguente interruzione/deviazione, la Regione Sicilia ha chiesto al Gruppo FS il potenziamento del servizio ferroviario sulla tratta Palermo - Catania. Ciò ha comportato il mutamento dello scenario trasportistico sulla predetta linea e suggerito l'opportunità di rivedere le modalità di esecuzione dell'intervento di raddoppio, articolandone la realizzazione per fasi funzionali ed evitando l'interruzione totale dell'esercizio ferroviario per i 3 anni.

A tal fine RFI ha avviato un'attività di revisione del progetto per conseguire una prima fase funzionale dell'intervento che consenta di raggiungere gli obiettivi di riduzione dei tempi di percorrenza con attivazioni per fasi fra il 2023 e 2028. Tale impostazione è stata condivisa con Regione Siciliana e Ministero infrastrutture.

Al momento, dopo aver completato tutti gli Studi di Fattibilità necessari alla rimodulazione del progetto, è stata consegnata la progettazione definitiva, di tutti i lotti. Avviate le procedure per l'approvazione dei progetti: parere CSLPP (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici), esame VIA Ministero Ambiente (MATM) e Conferenze di Servizio, al termine delle quali si prevede di avviare le attività negoziali che si prevede di completare entro la fine del 2021.

Per quanto riguarda la tratta, **Giampileri – Fiumefreddo** (2.300 mln di euro), dell'itinerario Messina – Catania – Palermo, è stata completata la Conferenza di Servizi e pubblicati i bandi di gara. Per quanto riguarda la sistemazione del Nodo di Catania (861 mln di euro di cui 252 finanziati), dell'itinerario Messina – Catania – Palermo, è stato approvato a dicembre 2019 il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica ed avviato il progetto definitivo per l'interramento della stazione di Catania e il raddoppio della tratta Catania Centrale - Catania Acquicella. La Progettazione Definitiva per l'Interramento della



linea dal Km 231+631, tra le stazioni di Catania Acquicella e Bicocca, al KM 237+139, tra le stazioni di Bicocca e Lentini Diramazione, per il prolungamento della pista dell'aeroporto Vincenzo Bellini di Catania Fontanarossa, è stata inoltrata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Area metropolitana di Palermo

Importanti lavori sono previsti anche nell'area metropolitana di Palermo.

In riferimento alla 1^a fase di chiusura dell'**Anello Ferroviario di Palermo**, tratta Giachery – Politeama, si ricorda che il progetto, la cui committenza è del Comune di Palermo, è stato portato avanti grazie all'impegno, anche economico, di RFI a seguito delle vicende che hanno visto coinvolto anche il MISE per il salvataggio della Tecnis. I lavori sono in corso a cura della nuova ditta subentrata a seguito dell'acquisto del ramo d'azienda, con previsione di conclusione entro il 2021.

Inoltre, in riferimento alla 2^a fase di completamento di chiusura dell'anello ferroviario, RFI ha formalmente comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la disponibilità ad assumere, oltre al ruolo di Soggetto attuatore, anche quello di Beneficiario finale per l'intervento "Chiusura Anello Ferroviario di Palermo, tratta Politeama-Notarbartolo", opera alla quale sono state assegnate risorse dal Piano Operativo FSC Infrastrutturale 2014/2020 di cui alla Delibera CIPE n. 54/2016, per un importo di 100 mln di euro. È stata completata nel luglio 2020 la progettazione definitiva e il 2 ottobre us il Progetto Definitivo è stato inviato al Provveditorato Opere Pubbliche per l'acquisizione del parere.

In merito al **Passante ferroviario di Palermo** occorre sottolineare che l'attuale assetto infrastrutturale ha la potenzialità per fare circolare il doppio dei treni attualmente in orario e che comunque RFI sta riappaltando le opere mancanti (meno del 10%) a seguito della risoluzione in danno del Contraente Generale per gravi inadempimenti dello stesso. Ad oggi sono state già attivate 15 fermate/stazioni e soppressi ben 22 passaggi a livello; sono in corso i lavori di adeguamento infrastrutturale e tecnologico della stazione di Notarbartolo, nonché quelli per la realizzazione della nuova fermata di Capaci, con ultimazione delle opere civili pianificata entro il 2020, e l'attrezzaggio del binario dispari della tratta B precedentemente scavato con la Fresa Meccanica a Piena Sezione - TBM (ultimazione attesa entro il 2021). E' in fase di avvio l'attività negoziale per il completamento dello scavo della tratta A, Palermo Centrale-Notarbartolo, con attivazione al 2023, (attivato nel 2018 il doppio binario nella sub tratta fra Palermo Centrale e Orleans) con l'ultimazione di Lolli e Papireto e successivamente quella per la realizzazione della nuova fermata De Gasperi. L'ultimazione del secondo binario dispari fra Notarbartolo e San Lorenzo Colli è pianificata nel 2022 (fermata Lazio esclusa), dopo l'attivazione del doppio binario già intervenuta nel 2018 della tratta Fra San Lorenzo Colli e Carini.

Relativamente al **raddoppio Ogliastrillo-Castelbuono**, nel luglio 2019 è stato perfezionato l'AIM con l'appaltatore in merito alle modifiche delle modalità realizzative delle tratte in galleria, resesi necessari per problematiche di tipo geologico in precedenza diversamente valutate nel progetto esecutivo elaborato dal medesimo Appaltatore. Al momento sono in corso lo scavo in modalità tradizionale della finestra e di due fronti della galleria S. Ambrogio, nonché le opere civili ai due innesti di Ogliastrillo e Castelbuono; entro la metà del 2021 è atteso l'arrivo e l'operatività della TBM per lo scavo meccanizzato delle due canne della galleria Cefalù. L'attivazione è pianificata nel 2024.



Sardegna

Velocizzazione San Gavino - Sassari – Olbia fasi prioritarie

Il progetto prevede la realizzazione di due varianti di tracciato nei pressi delle località di Bauladu e Bonorva, nell'ambito delle 8 varianti individuate dallo studio di fattibilità approvato dal CIPE nel 2004.

La variante di tracciato di Bonorva - Torralba si innesterà al km 180+700 della linea Oristano - Ozieri Chilivani, subito a valle della stazione di Bonorva lato sud e al km 190+500 lato nord. L'attuale tracciato costeggia il monte Martis, per una lunghezza di circa 10 km, mentre la variante di tracciato di 5,5 km lo attraverserà, garantendo una riduzione di percorso di circa 5 km. La velocità di rango C dell'attuale tracciato è di 85 km/h, mentre quella del nuovo tratto sarà di 160 km/h. La variante di tracciato di Bauladu si innesterà al km 108+400 della linea Oristano - Ozieri Chilivani lato sud e al km 118+000 lato nord ed ha una lunghezza di 7 km, di cui 3,3 in galleria. Il progetto prevede anche la realizzazione della nuova stazione di Bauladu perché l'attuale insiste sul tracciato da dismettere. La velocità di rango C dell'attuale tracciato è di 85 km/h, mentre quella del nuovo tratto sarà di 160 km/h.



In data 29 marzo 2018 si è conclusa la redazione della progettazione definitiva. L'8 gennaio 2019 avviata istanza di indizione della procedura d'intesa Stato Regione ai sensi del DPR 383 del 1994. Il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche di Lazio, Abruzzo e Sardegna, delegato dal MIT in data 23 gennaio 2019, il 2 aprile 2019, ha indetto la CDS. Il MIBAC in data 20 marzo 2020 ha approvato con prescrizioni la Variante Bauladu e dato parere negativo alla Variante Bonorva – Torralba. In data 8 maggio 2020 la CTVA ha espresso parere contrario circa la compatibilità ambientale del



progetto "Variante Bonorva- Torralba" e parere favorevole circa la compatibilità ambientale del progetto "Variante Bauladu" con una serie di prescrizioni ambientali

Si è in attesa del provvedimento di VIA del Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, ottenuto il quale sarà possibile riattivare la CdS. RFI ha in programma la presentazione di una nuova proposta progettuale previa redazione di un nuovo SIA per la variante non approvata.

I benefici conseguibili con l'attivazione del progetto saranno la riduzione dei tempi di viaggio (fino a 5'), permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari–Olbia, Cagliari–Sassari e Olbia– Sassari e il miglioramento della regolarità della circolazione.

- Costo : 0,225 miliardi di euro
- Risorse: 0,225 miliardi di euro
- Data ultimazione: 2025

Velocizzazione San Gavino - Sassari – Olbia completamento

Il progetto prevede la realizzazione di tre varianti di tracciato nei pressi di Macomer (1 e 2) e tra Campomela e Sassari, nell'ambito delle 8 varianti individuate dallo studio di fattibilità approvato dal CIPE nel 2004.

Le varianti "Macomer 1" e "Macomer 2" si sviluppano per un'estesa complessiva pari a circa 16,5 km.

La variante Campomela – Sassari si sviluppa per un'estesa pari a circa 9,9 km





Nel 2004 il CIPE ha approvato lo studio di fattibilità, consentendo d'individuare otto varianti di tracciato per la linea San Gavino - Sassari/Olbia. RFI ha sviluppato il PP delle otto varianti individuate: Bauladu, Abbasanta, Macomer I, Macomer II, Bonorva – Torralba, Ardara Ploaghe, Campomela – Sassari e Monti – Olbia. A seguito dell'approvazione dello SdF è stato sviluppato il Progetto Preliminare delle otto varianti. Tuttavia in considerazione del notevole impatto finanziario che avrebbe avuto la realizzazione degli interventi, il progetto è stato sottoposto ad un processo di Value Engineering combinato ad una ottimizzazione tecnico – economica che ha portato alla ripermetrazione del progetto stesso, individuando le 5 sottoelencate varianti, ritenute prioritarie ai fini della velocizzazione della linea con riduzione dell'itinerario Cagliari-Sassari di circa 15 km e un recupero di tempi di percorrenza di circa 18 minuti:

- Variante Bauladu (oggetto degli interventi di 1^a fase);
- Variante Macomer I;
- Variante Macomer II;
- Variante Bonorva – Torralba (oggetto degli interventi di 1^a fase);
- Variante Campomela – Sassari.

Le attività per le varianti Variante Macomer I; Variante Macomer II e Variante Campomela – Sassari, sono al momento sospese per mancanza di finanziamento. La realizzazione degli interventi comporterà la riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari–Olbia, Cagliari–Sassari e Olbia– Sassari.