

Linea Adriatica Bologna – Lecce

Nuovi interventi di potenziamento e velocizzazione



INDICE

- 03** *Premessa*
- 04** *Inquadramento*
- 07** *Scenario «0» Inerziale*
- 10** *Studio 2021*
- 12** *Emila Romagna*
- 17** *Marche*
- 25** *Abruzzo*
- 33** *Molise*
- 39** *Puglia*
- 44** *Conclusioni*



Premessa

La linea Adriatica fa parte della Corridoio Scandinavo Mediterraneo della Rete TEN-T e costituisce l'itinerario merci di collegamento verso il nord dai porti del sud del Paese (Gioia Tauro, Taranto, Brindisi...).

Attualmente sono in corso opere di potenziamento del valore pari a circa 2,9 mld di Euro, finalizzate alla velocizzazione ed al potenziamento della linea, nonché al miglioramento dell'accessibilità, dell'intermodalità e dei servizi di gran parte delle stazioni presenti. Tali interventi consentiranno una riduzione, rispetto all'oggi, del tempo di percorrenza da Bologna a Bari di circa 30'.

Relativamente al trasporto merci sono previsti interventi di allungamento del modulo, tali da aumentare la capacità di trasporto, a parità di treni circolanti.

Nel 2021 RFI ha sviluppato uno studio di prefattibilità finalizzato ad ottenere prioritariamente una ulteriore velocizzazione (di circa 30' rispetto agli interventi in corso) abbinata, in una prima fase, ad un minimale incremento della capacità, tale però da consentire un miglioramento della regolarità dei servizi offerti. Tali obiettivi sono ottenibili solo la realizzazione di nuovi tratti di quadruplicamento della linea.

Dal confronto svolto con le Regioni, è emersa la richiesta di incrementare l'estesa dei tratti in variante inizialmente previsti da RFI (oltre 110 km contro i 50 km ipotizzati da RFI).

Ciò ha comportato una sostanziale revisione della proposta, prevedendo l'accorpamento degli interventi originari in nuove varianti, tali da accogliere sostanzialmente le richieste delle Regioni.

Le varianti proposte non prevedono la dismissione della linea esistente, fatto salvo il bypass tra Pesaro e Fano, per il quale è stata ipotizzata la rilocazione delle stazioni di Pesaro e Fano, da valutare, anche in termini di attrattività, con specifico studio, nonché quella di Bari Nord.

Di seguito si riportano i risultati dello studio che ipotizza uno scenario di lungo regime realizzabile per fasi, in funzione delle risorse disponibili. Viene anche fornito un dettaglio sugli interventi previsti nella stazione di Termoli.

I costi indicati sono a tariffa 2021 e non includono l'incremento registrato nel 2022 pari a + 45%.



Inquadramento

Analisi capacità, reti TEN T

Inquadramento

Analisi di capacità 2021, tratte da considerarsi saturate secondo i criteri ART



Il G.I. classifica la situazione di utilizzazione delle linee in riferimento a due soglie progressive, distinguendo linee a «capacità limitata» e linee «sature».

Come da vigente PIR di RFI, par. 2.7.2, una macro – tratta è dichiarata preventivamente satura quando si è superata la soglia di saturazione anche solo in una fascia oraria. Tra quelle sature, non risolvibili attraverso gli interventi già pianificati, vi sono:

Tratte Biv. S. Vitale – Faenza e Villa Selva – Rimini

Si hanno importanti criticità con numerose fasce orarie in «capacità limitata» e fino a 4 ore consecutive «sature» in un senso di marcia (tra P.M. Mirandola O. – Imola).

Tratta Barletta – Bari S. Spirito

Si riscontra la presenza di più fasce orarie a «capacità limitata» e fino a 2 ore consecutive «sature» in un senso di marcia.

Inquadramento

Rispetto alla proposta del nuovo Regolamento TEN-T del 14/12/2021

- La proposta di rete TEN-T definisce una nuova categoria Centrale Estesa (*Extended Core*) con requisiti (velocità viaggiatori e sagoma) al 2040.
- La Rete Centrale Estesa ingloba tratti della rete globale ritenuti strategici per la mobilità ferroviaria e merci nonché sezioni della rete TEN-T che fanno parte dei Corridoi Ferroviari Merci (*Rail Freight Corridors*).

Sezione	Globale (Comprehensive)	Centrale Estesa (Extended Core) Merci	Centrale Estesa (Extended Core) Viaggiatori	Centrale (Core) Merci	Centrale (Core) Viaggiatori
Bologna - Ancona				X	X
Ancona – Foggia		X	X		
new Foggia - Bari				X	X
Bari - Lecce	X				

Scenario «0» Inerziale

Interventi in corso pianificati e finanziati

Linea Adriatica Bologna - Lecce

Scenario «0» inerziale: interventi in corso

Progetto di velocizzazione in corso

che prevede:

- aumento della velocità a 200 km/h su circa 650 km di linea.
- completo rinnovo della tecnologia.

Relativamente al trasporto merci sono previsti interventi per:

- adeguamento a modulo 750 m della linea con passo di circa 100 km
- adeguamento a modulo 650 m della linea con passo di circa 40 km.

Obiettivi

- **Passeggeri:** Ridurre la percorrenza fino a 35' (dalle attuali 7 h 06' a 6 h 31')
- **Merci:** Incrementare la potenzialità di TEU/gg trasportati

Costi

- **2.689 mln** di euro (*disaggregazione nella slide successiva*)



A questi si aggiungono circa 220 mln €, relativi ad interventi di potenziamento nelle stazioni presenti lungo la direttrice, per complessivi 2,9 mld €.

Linea adriatica Bologna - Lecce

Scenario «0» inerziale: prospetto di sintesi

Tratta	Stazioni CVI (Mln €)	Interventi CVI (Mln €)		Recupero tempi di percorrenza (minuti)	Incremento treni merci (Treni/gg) TEU trasportati (Mln) (interventi)
Bologna – Rimini	43	196	239	5	
Rimini – Ancona	23	359	382	2	(nodo di Falconara)
Ancona - Pescara	22	-	22	0	
Pescara – Foggia	6	957	963	12	(Termoli-Lesina)
Foggia – Bari	24	950	1.026	5	(Lamasinata)
Bari - Brindisi	45			8	
Brindisi - Lecce	35	127	162	3 (già in esercizio)	(Brindisi)
Brindisi - Taranto	25	37	62		
Rimini – Lecce (moduli)		100	100	0	X
TOTALE	223	2.689	2.912	35	+ 10 (44) * + 0,4 (0,53)



NOTA * tra parentesi i valori attuali medi

Studio 2021

Nuovi interventi di potenziamento e velocizzazione

Linea Adriatica Bologna – Lecce

Studio 2021

Obiettivi

1. Passeggeri

Elevare più possibile la velocità commerciale in modo da ottenere, prioritariamente, una ulteriore riduzione delle percorrenze da Bologna a Bari di circa 30 minuti.

2. Merci

Completare il progressivo adeguamento della linea agli standard prestazionali indicati per i traffici merci (scenario di lungo regime), dando priorità agli interventi utili a migliorare la regolarità dei servizi offerti (scenario prioritario).

In aggiunta allo **scenario inerziale «0»** (interventi in corso) ne sono stati sviluppati altri, cercando di individuare delle fasi funzionali.

A questi si è aggiunto lo studio di alcuni interventi correlati, quali il potenziamento del collegamento da Taranto a Brindisi.

Di seguito si riportano le sintesi degli interventi previsti, ripartiti per regione.





EMILIA ROMAGNA

Linea Adriatica Bologna - Lecce

Tratta Bologna – Rimini: Raddoppio della linea da Bologna a Castelbolognese

L'intervento è finalizzato alla risoluzione del principale limite di capacità della direttrice, dato dal tratto tra Bologna e Castelbolognese, da cui si dirama la linea per Ravenna.

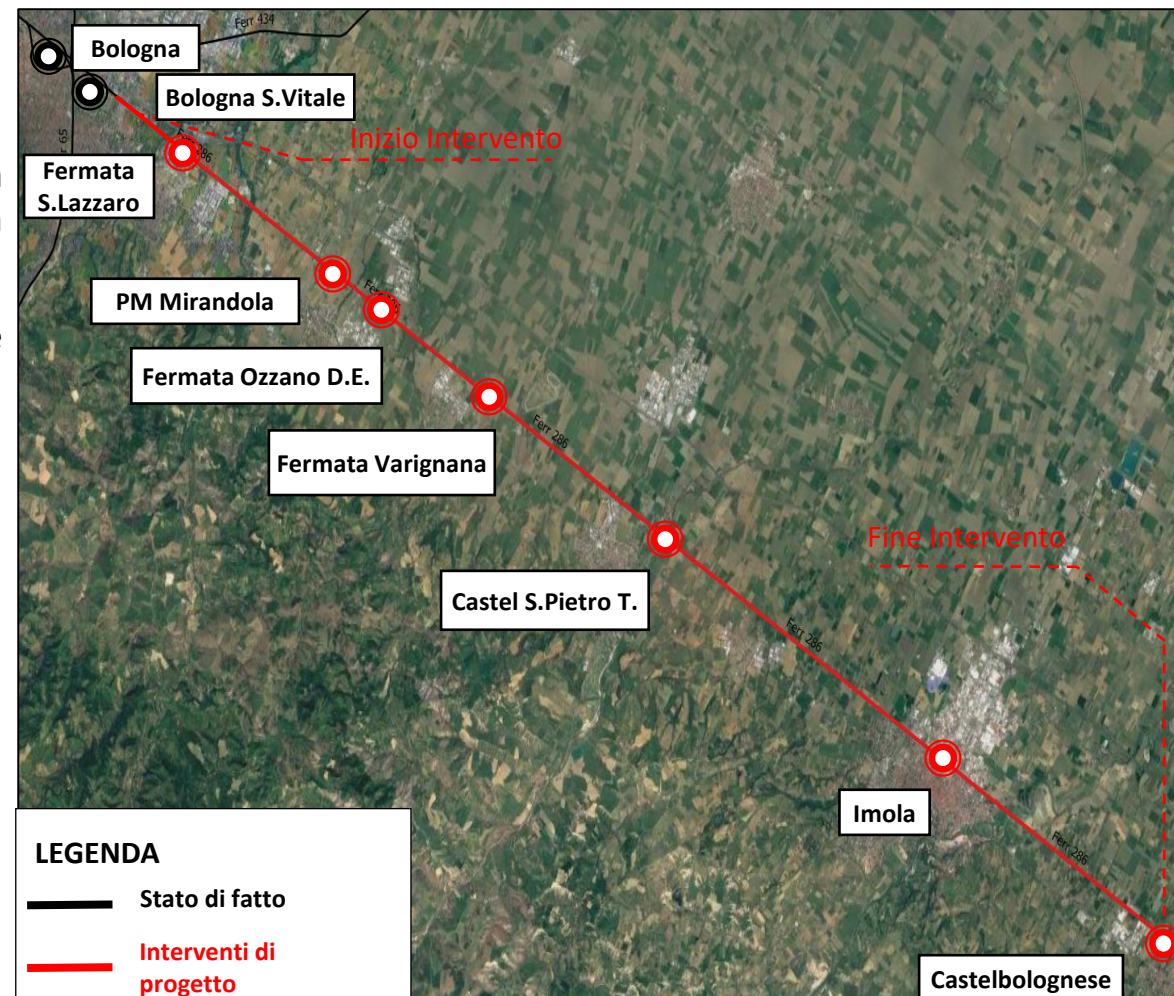
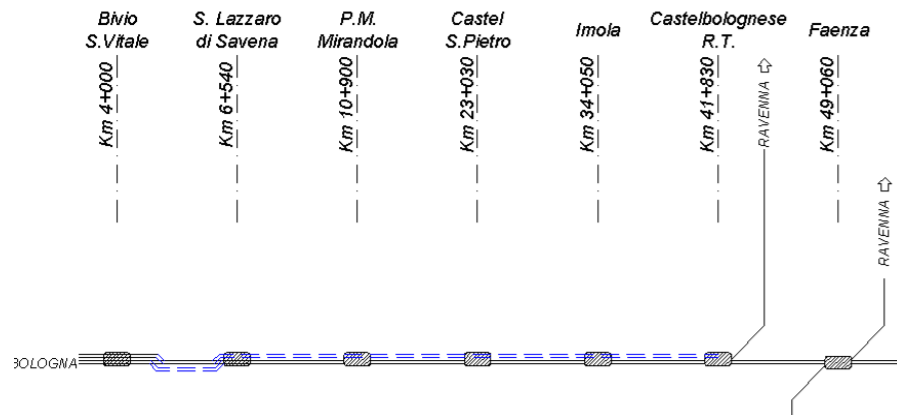
Si prevede un nuovo doppio binario con inizio lato Bologna in corrispondenza di Bivio S. Vitale. Sussistono almeno due alternative: nuova linea in affiancamento stretto all'esistente e nuova linea in variante.

L'attuazione dell'intervento è prevista per fasi in funzione delle risorse disponibili. La prima fase termina a Imola (vedere slide in seguito).

Principali caratteristiche

- Estesa totale 38 km (tutto allo scoperto)

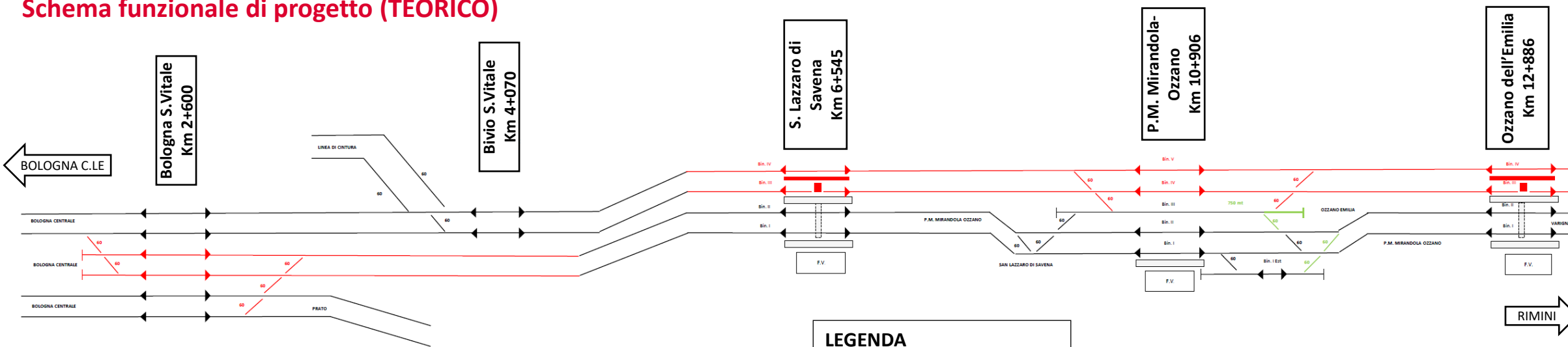
CVI 2,3 Mld €



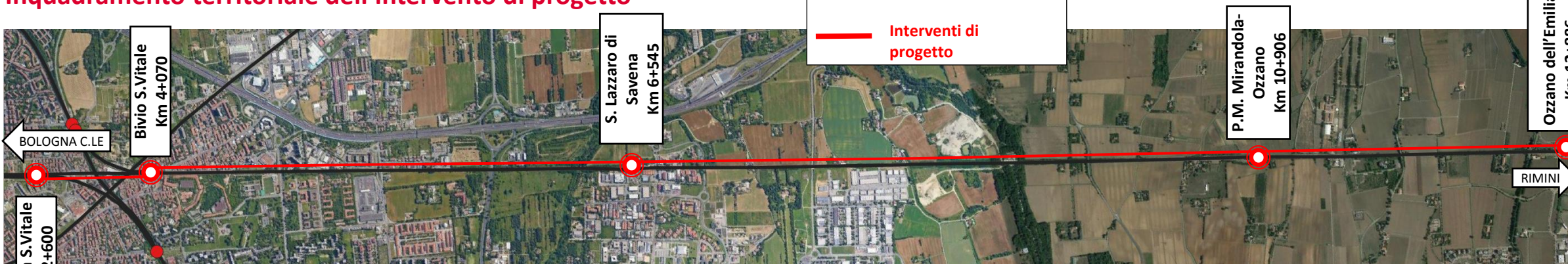
Linea Adriatica Bologna - Lecce

Tratta Bologna – Rimini: quadruplicamento tratto Bologna-Ozzano

Schema funzionale di progetto (TEORICO)



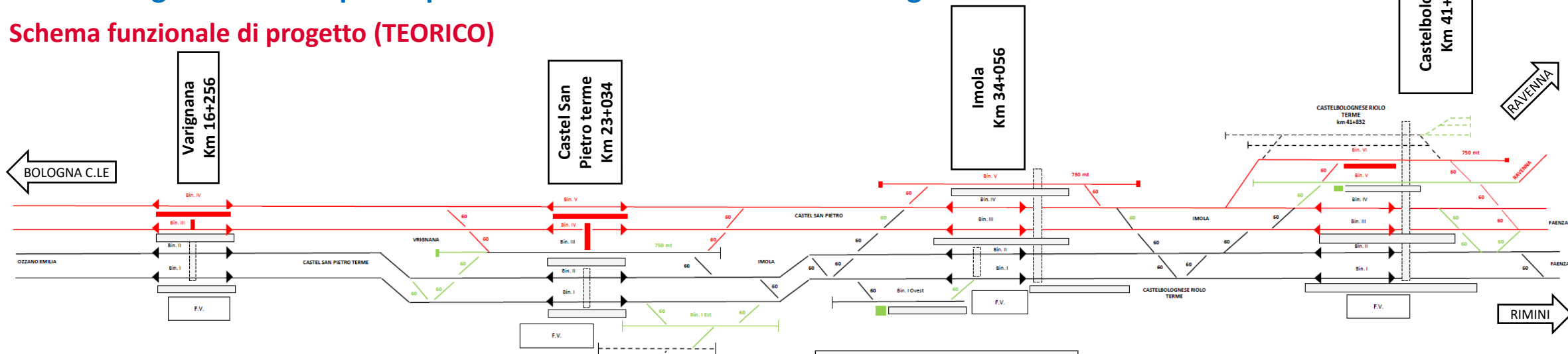
Inquadramento territoriale dell'intervento di progetto



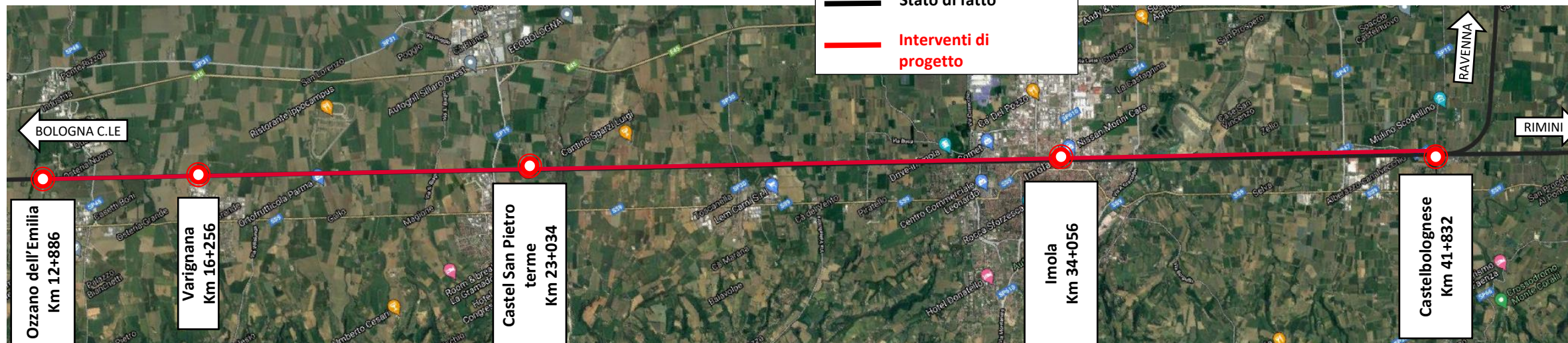
Linea Adriatica Bologna - Lecce

Tratta Bologna – Rimini: quadruplicamento tratto Ozzano-Castelbolognese

Schema funzionale di progetto (TEORICO)



Inquadramento territoriale dell'intervento di progetto



LEGENDA

- Stato di fatto
- Interventi di progetto

Linea Adriatica Bologna - Lecce

Tratta Bologna – Rimini: interventi prioritari quadruplicamento Bologna a Imola

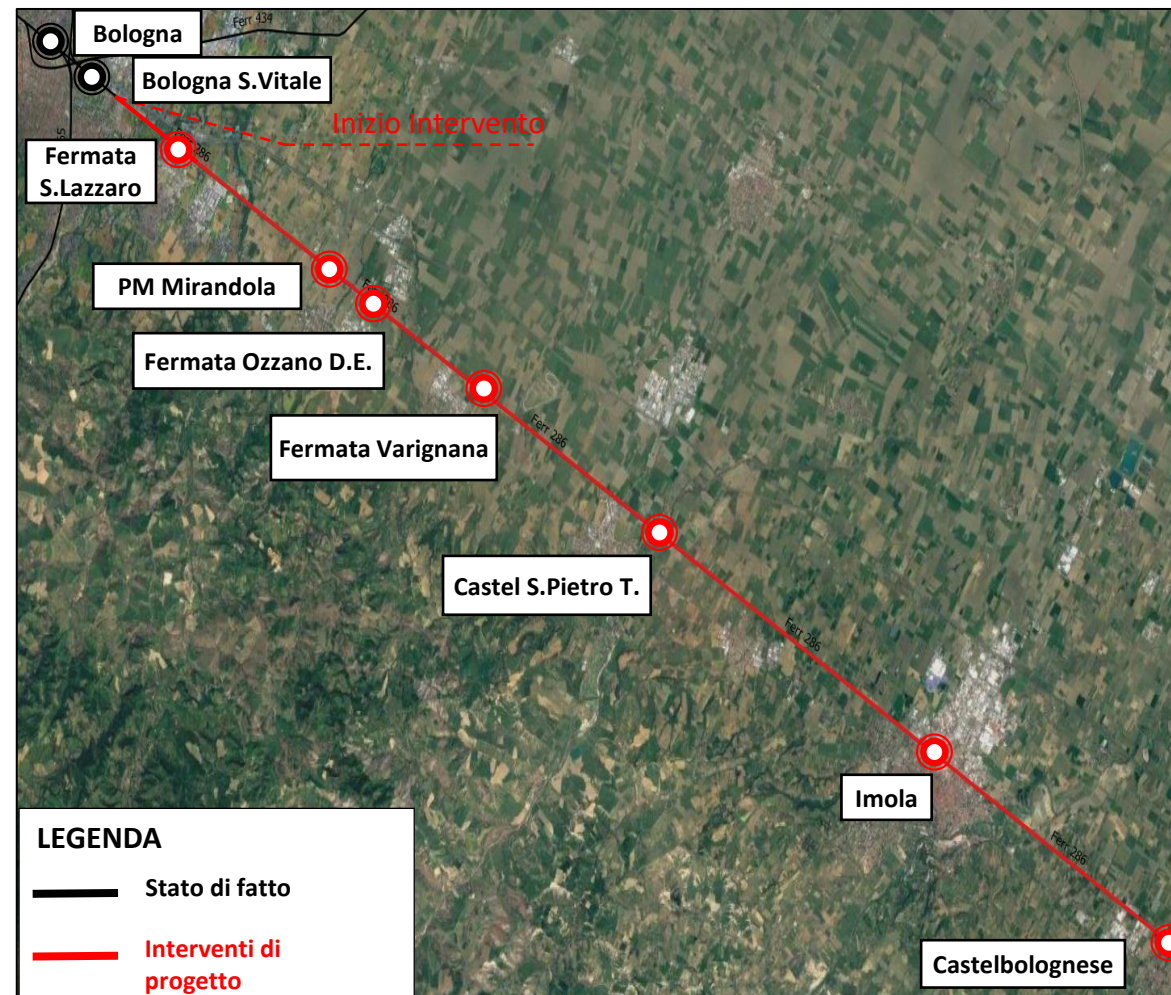
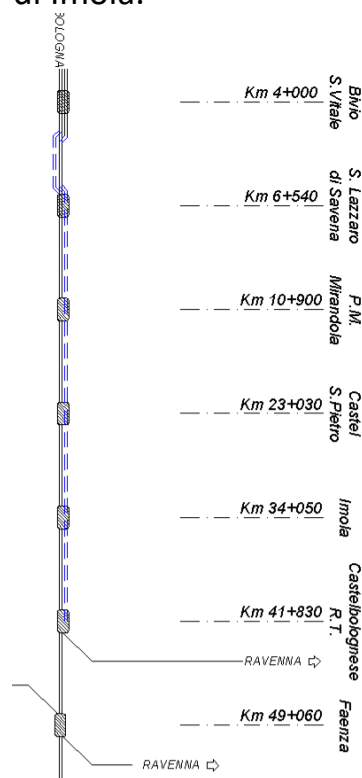
In una ipotesi di fasizzazione, si è optato per la risoluzione del principale limite di capacità della direttrice dato dal tratto di linea ricompreso tra Bologna e Imola.

L'intervento prevede un nuovo doppio binario con inizio in corrispondenza di Bivio S. Vitale e termine in corrispondenza del FV di Imola.

Principali caratteristiche

- Estesa totale: 30 Km
 - di cui
 - tratti in galleria 0 Km
 - tratti allo scoperto 30 Km
- Pendenza massima: ≤12‰

CVI 1,4 Mld €





MARCHE

Linea Adriatica Bologna – Lecce

Tratta Rimini – Ancona: Bypass Pesaro - Fano

È stata richiesta di prosecuzione della variante di Pesaro, dopo il primo tratto di circa 12 km, fino a superare Fano (distante circa 22 km), prevedendo la rilocalizzazione delle stazioni di Pesaro e di Fano; quest'ultima sarà posizionata in corrispondenza dell'intersezione con la linea Fano – Urbino.

Sono state studiate due possibili alternative che si differenziano, funzionalmente, a seconda della distanza da Fano della nuova stazione.

Soluzione 2A

Attraversa Fano a circa 3 km dall'attuale stazione in prossimità dell'autostrada A14.

- Estesa totale: 33 Km ca.
- CVI 1.850 Mln €

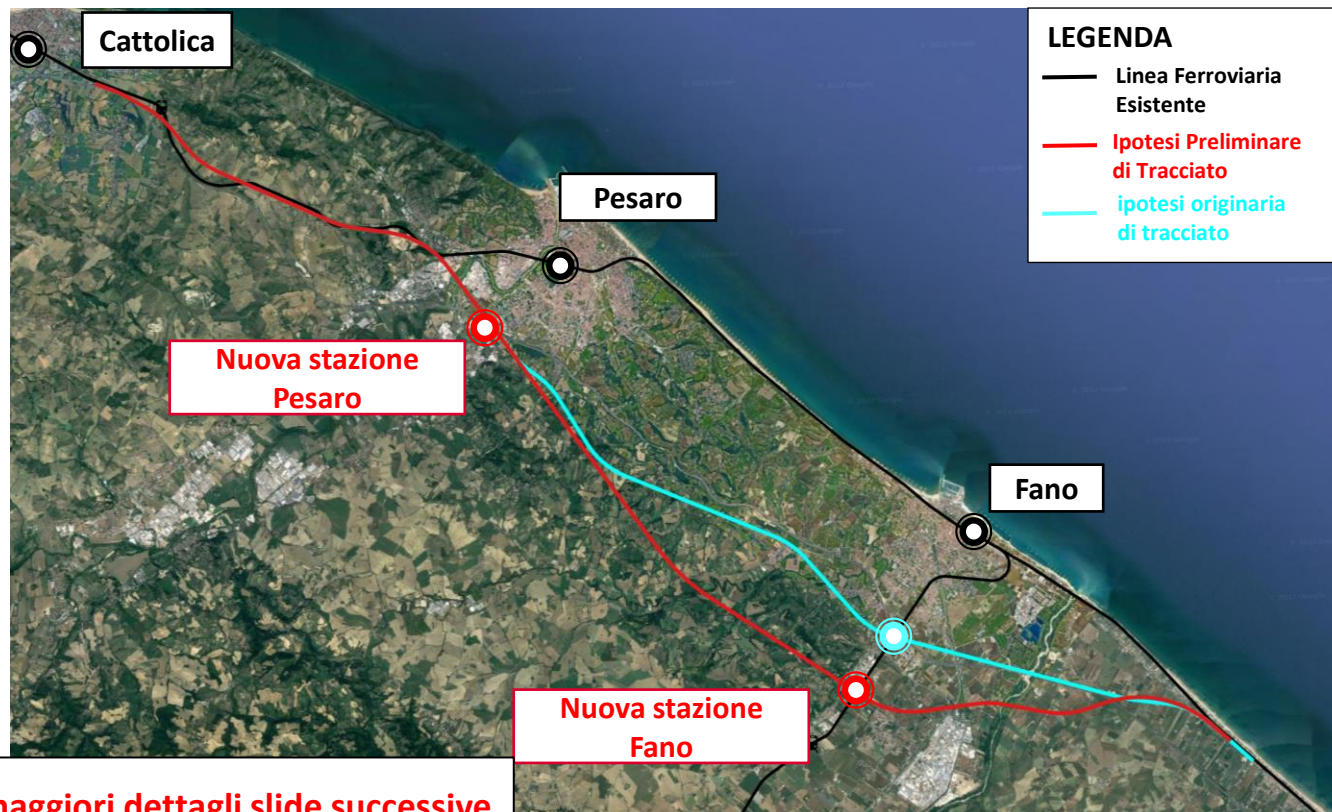
Principali criticità:

- Attraversamento in prossimità del Casello autostradale di Fano;
- Possibili interferenze con strutture commerciali e/o industriali.

Soluzione 2B

Attraversa Fano a circa 5 km dall'attuale stazione, a sud della località di Rosciano.

- Estesa totale: 34 Km ca.
- CVI 1.850 Mln €



Vedere maggiori dettagli slide successive

Possibile criticità:

- Maggiore distanza della nuova stazione dal centro urbano di Fano.

Linea Adriatica Bologna – Lecce Immagine tracciato

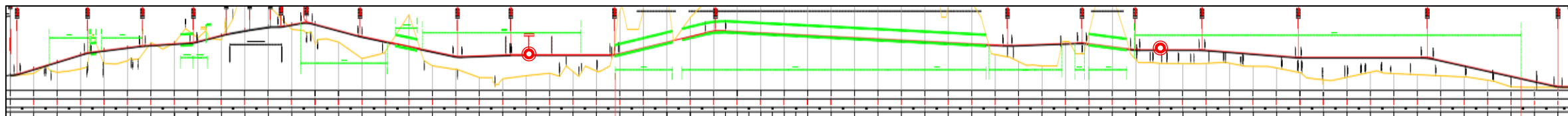
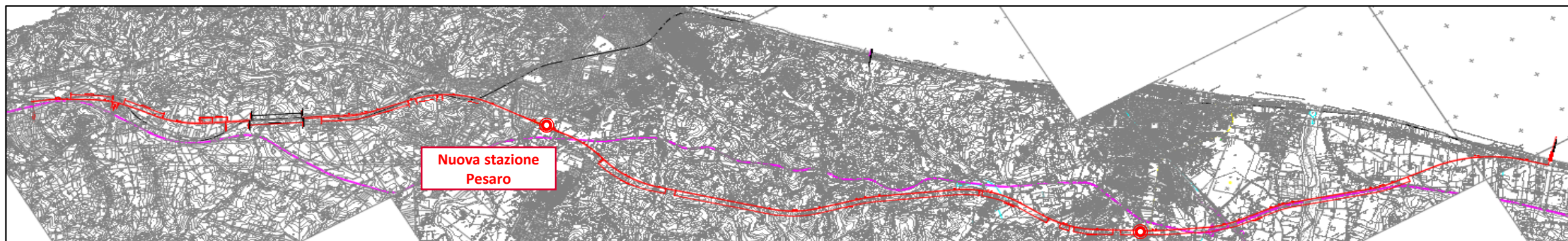
Tratta Rimini – Ancona: variante Pesaro - Fano alternativa tracciato 2A

Descrizione Intervento

Dopo il primo tratto di circa 12 km comune alla soluzione 1 (bypass di Pesaro), il tracciato scavalca l'autostrada A14 (in magenta) proseguendo verso l'interno attraversando le località di Tresole, Sant'Andrea in Villis e Centinarola per poi affiancarsi in viadotto all'autostrada A14 per circa 8 km. Si riallaccia alla linea esistente al km 164+853, circa 4 km prima della stazione di Marotta.

Principali Caratteristiche

• Estesa totale:	33 Km ca.
di cui in galleria	9,3 Km ca.
di cui in viadotto	16,9 Km ca.
CVI	1.850 Mln €



Linea Adriatica Bologna – Lecce Immagine tracciato

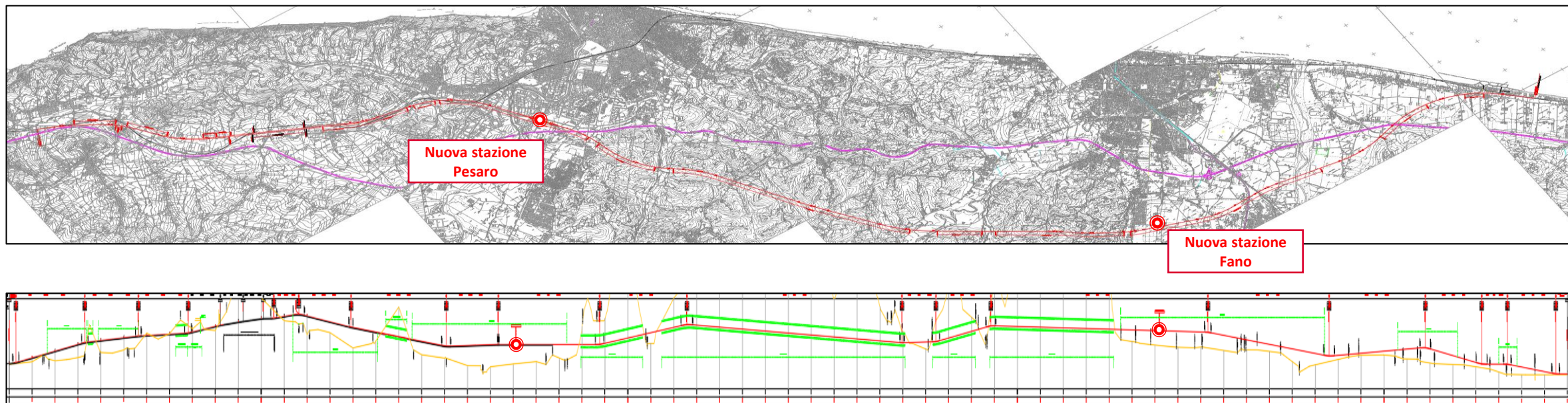
Tratta Rimini – Ancona: variante Pesaro - Fano alternativa tracciato 2B

Descrizione Intervento

Dopo il primo tratto di circa 14 km in comune alla soluzione 2A, il tracciato rispetto a quest'ultima si sviluppa più internamente allontanandosi dall'autostrada A14 (in magenta) per minimizzare le interferenze con le infrastrutture e l'edificato esistente. Nel tratto finale, dopo aver scavalcato l'autostrada A14, si riallaccia alla linea esistente al km 164+853, circa 4 km prima della stazione di Marotta.

Principali Caratteristiche

• Estesa totale:	34 Km ca.
di cui in galleria	11 Km ca.
di cui in viadotto	13,1 Km ca.
CVI	1.850 Mln €



Linea Adriatica Bologna – Lecce

Tratta Rimini – Ancona: Ipotesi estensione variante Pesaro – Fano fino a Falconara

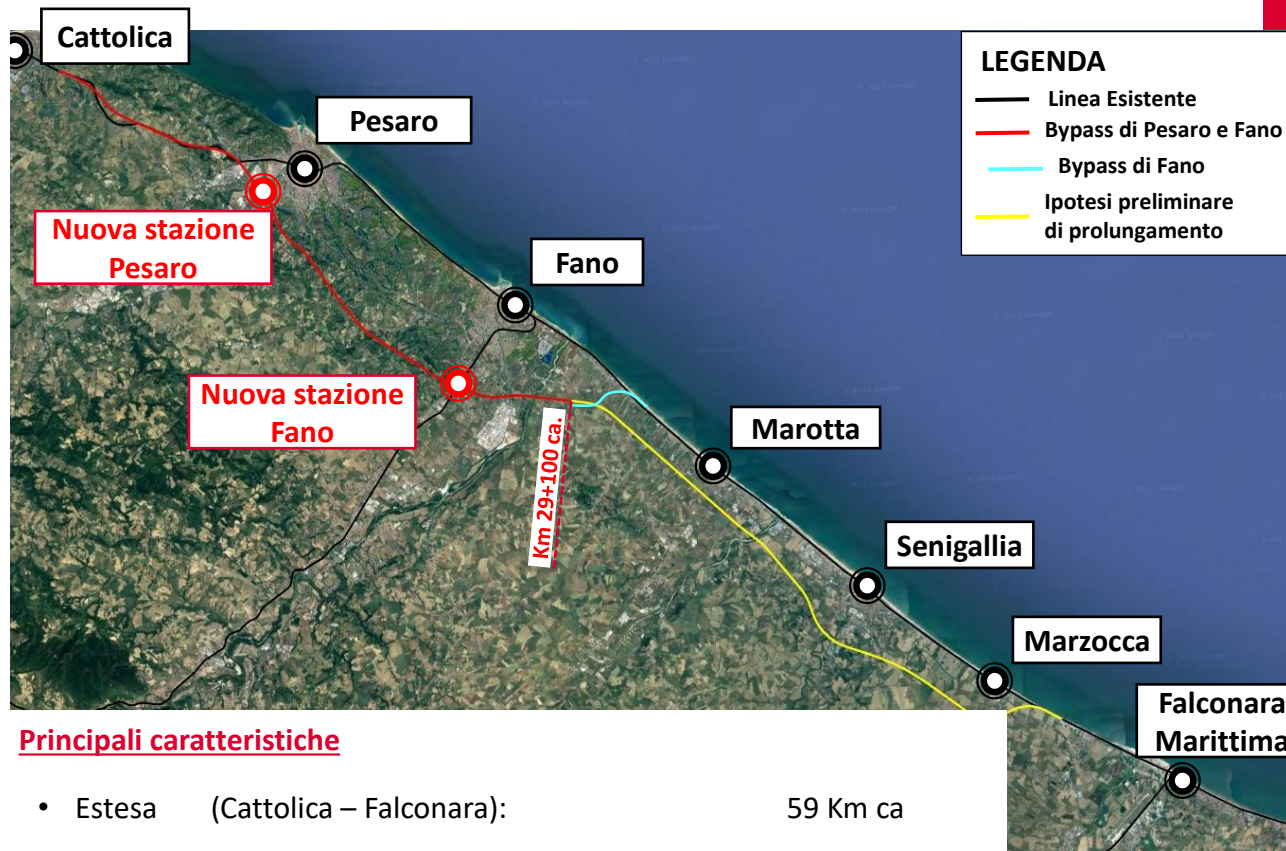
E' stata, inoltre, studiata l'ulteriore prosecuzione dell'arretramento tra Pesaro e Fano, in direzione sud, fino a Falconara.

La nuova linea ripercorre, per i primi 29 km ca., la «Soluzione 2B» della variante di Pesaro e Fano. Dati i vincoli orografici presenti (vedere slide successiva) e la necessità di evitare false spese, si è ricercata una soluzione compatibile con gli interventi in essere (nodo di Falconara), prevedendo, laddove possibile, un tracciato in affiancamento all'autostrada. Infatti, superata la zona prevista per la nuova stazione di Fano, il tracciato prosegue per un primo tratto in affiancamento alla stessa, bypassando l'abitato di Senigallia e riallacciandosi sulla linea esistente dopo l'impianto di Marzocca, prima del punto di inizio della «variante di Falconara» in corso di realizzazione.

Dato il costo complessivo, è stata ipotizzata una suddivisione in fasi dell'intervento, in funzione delle risorse a disposizione. Pertanto, è stata prevista una interconnessione a nord di Marotta, in un tratto tale da minimizzare gli impatti sul territorio.

Sarà approfonditamente valutata, nella successiva fase progettuale, la realizzazione dell'interconnessione a sud di Marotta, tenendo conto della possibile attrazione della nuova stazione, nonché interferenze generate sui territori attraversati, fortemente antropizzati.

In questa fase non è stata prevista l'eventuale rilocalizzazione della stazione di Senigallia.



Principali caratteristiche

- Estesa (Cattolica – Falconara): 59 Km ca.
di cui in galleria 28 km ca.
- (Interconnessione Marotta) 5 km ca.
CVI 3.800 Mln € *

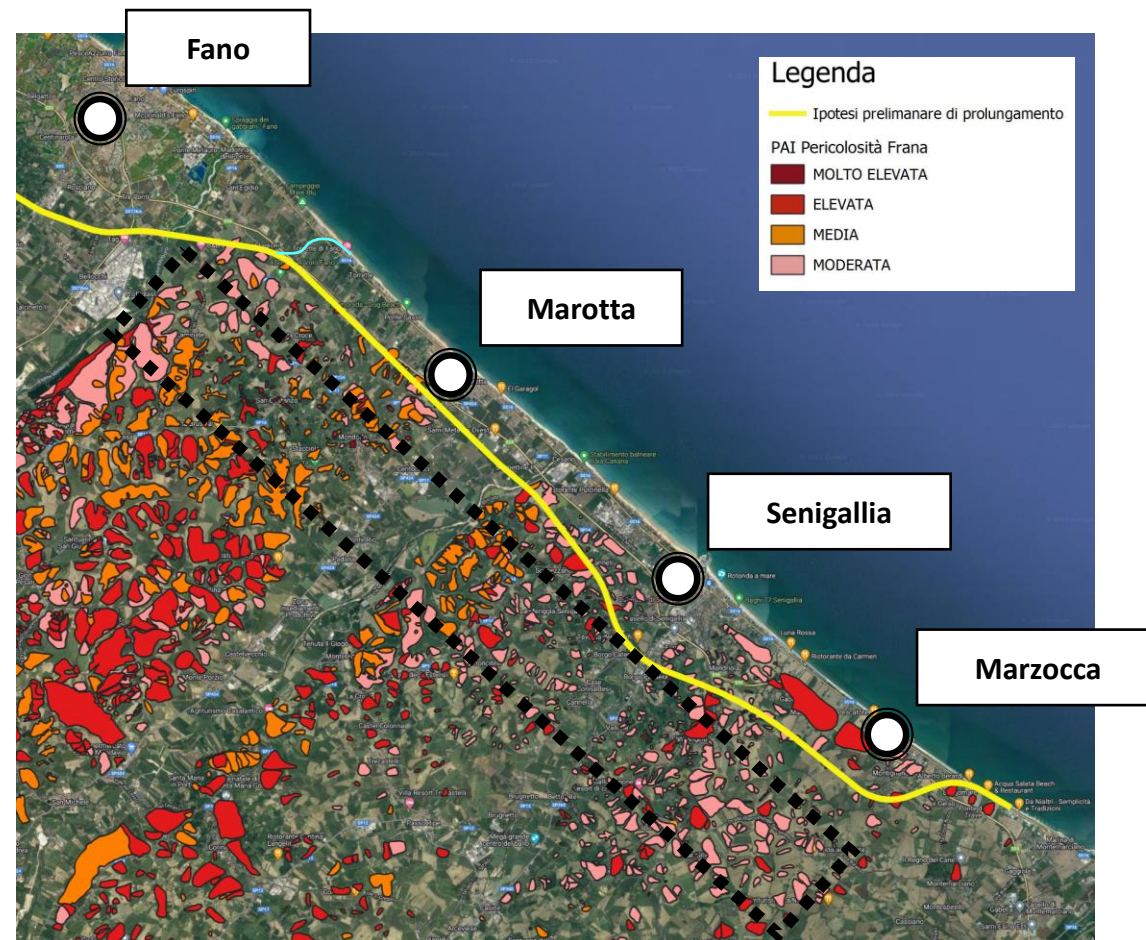
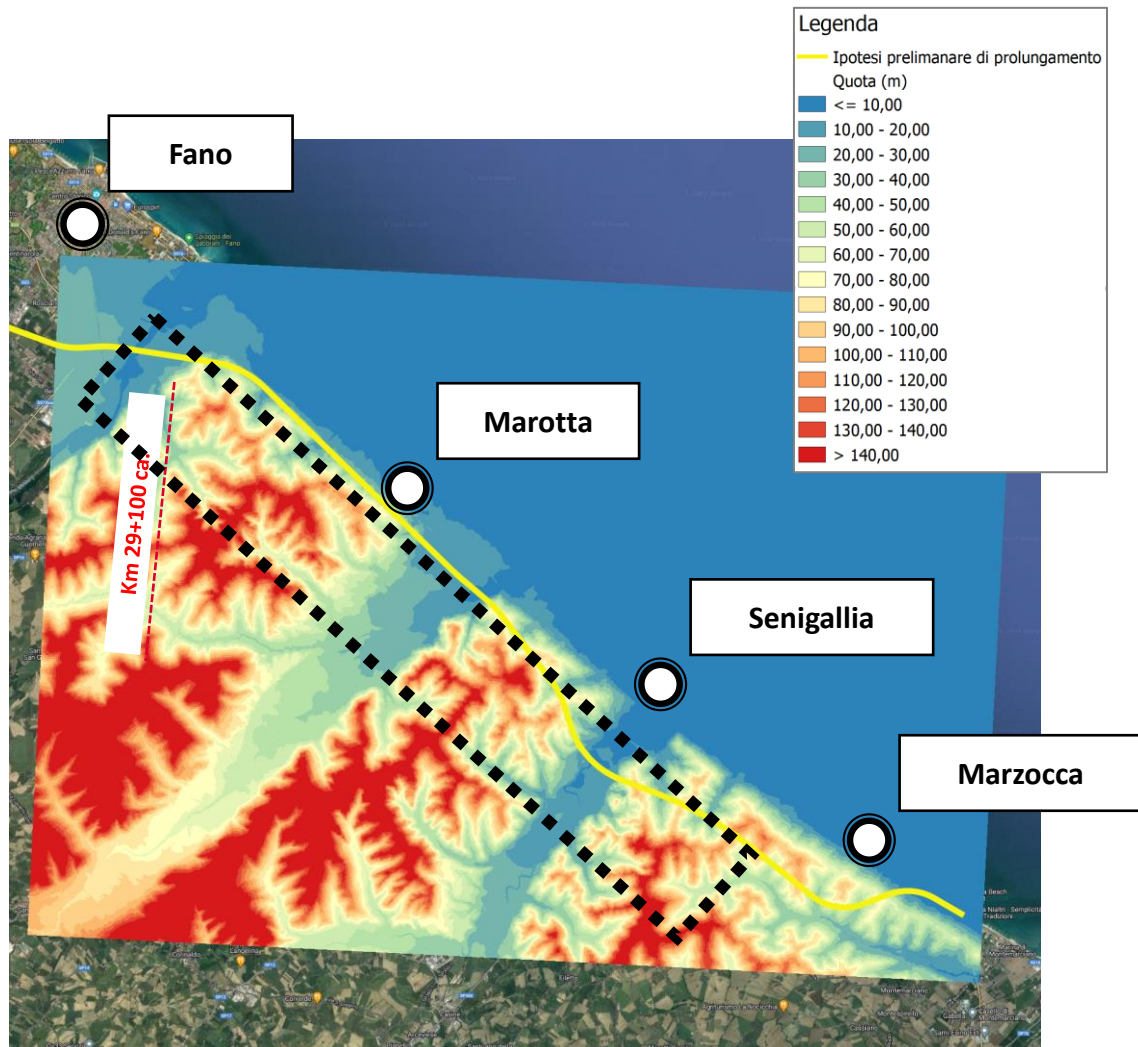
* Comprensiva della interconnessione di Marotta

Principali criticità

- interessa diverse zone a rischio/pericolosità da frana
- non consente ulteriori riduzioni di percorrenza rispetto alla variante di Pesaro - Fano.

Linea Adriatica Bologna – Lecce

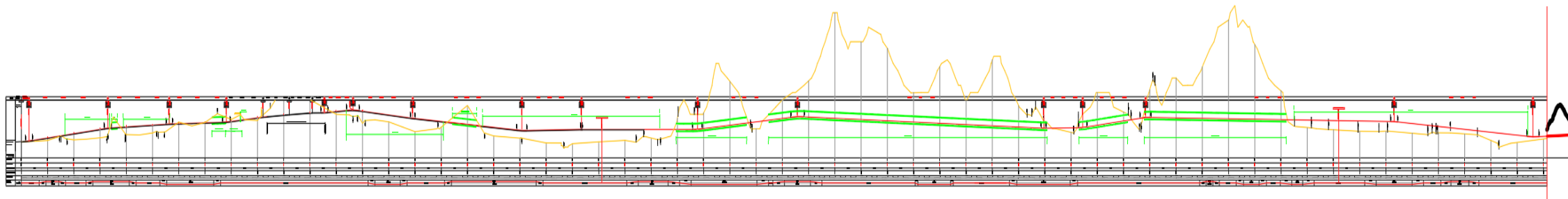
Tratta Rimini – Ancona: Estensione variante Pesaro – Fano fino a Falconara: scelta del tracciato



Le figure evidenziano alcune delle criticità di natura orografica e idrogeologica che non favoriscono un ulteriore arretramento del tracciato nelle zone evidenziate in tratteggio.

Linea Adriatica Bologna – Lecce

Tratta Rimini – Ancona: ipotesi estensione variante Pesaro – Fano fino a Falconara



Profilo altimetrico del tratto in comune con la soluzione 2B del Bypass Pesaro-Fano, tra Cattolica e Fano

L = 29.36 km



Profilo altimetrico del tratto di prolungamento fino a Falconara

L = 28.78 km

Linea Adriatica Bologna - Lecce

Marche: Conclusioni

Approfondimento RFI richieste EELL 2022		
Interventi	Estesa	CVI*
Pesaro - Fano	34 km	1.850 M€
Fano - Falconara	30 km	1.900 M€
Adeguamento stazioni		50 M€
Totale	64 km	3.800 M€

Con le risorse previste nella legge di bilancio per il tratto di linea nelle Marche (1.860 mln di Euro), è ipotizzabile la realizzazione di una prima fase funzionale costituita dalla variante Pesaro – Fano.

* Al netto degli incrementi tariffari 2022.



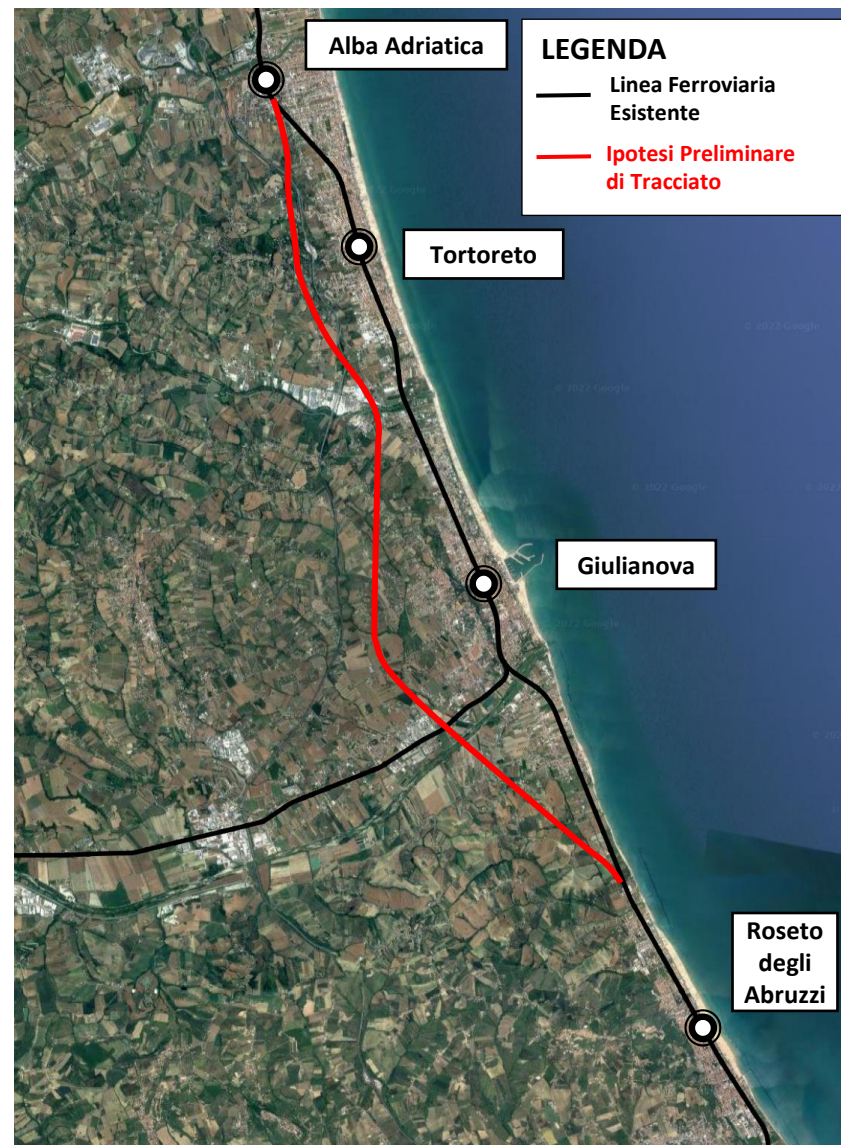
ABRUZZO

Linea Adriatica Bologna - Lecce

Tratta Ancona – Pescara: By-pass Alba Adriatica (e) – Roseto degli Abruzzi (e)

Variante di tracciato di sviluppo pari a circa 16,5 km con inizio a sud della stazione di Alba Adriatica, al di fuori dell'abitato e termine a circa 2,5 km dalla stazione di Roseto degli Abruzzi, impianto interessato da adeguamento di PRG.

Vedere dettagli nella slide successiva.



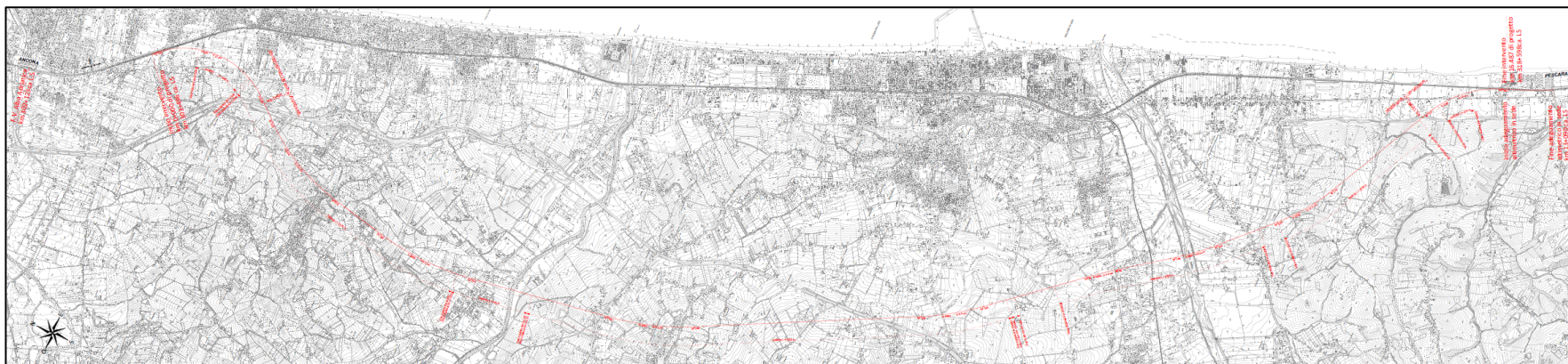
Linea Adriatica Bologna - Lecce

Tratta Ancona – Pescara: By-pass Alba Adriatica (e) – Roseto degli Abruzzi (e)

Il tracciato, con inizio a sud della stazione di Alba Adriatica, si allontana dalla linea storica sviluppandosi verso l'interno. Data la morfologia del territorio, il tracciato si estende principalmente in galleria, in modo da minimizzare le interferenze con le infrastrutture esistenti. Termina sul tratto rettilineo prima dell'impianto di Roseto degli Abruzzi evitando così impatti significativi con l'abitato.

Principali Caratteristiche

- Estesa totale: 16,5 Km ca.
 di cui in galleria 10,3 Km ca.
 di cui in viadotto 4,2 Km ca.
- CVI **1.000 Mln €**



Linea adriatica Bologna – Lecce

Tratta Pescara – Foggia : By-pass di Ortona

Il nuovo tracciato si distacca in corrispondenza della stazione di Tollo-Canosa Sannita al km 364+358 e termina al km 375+300 circa tra le gallerie Moro e Cintoni prima della stazione di S. Vito Lanciano.

La variante si sviluppa per lo più in galleria data l'orografia dei territori attraversati.

Non si prevede la soppressione della linea né della stazione esistenti.

Il tracciato inizia in corretto tracciato dalla linea esistente e prosegue in stretto affiancamento alla linea attuale per circa 600 m per poi spostarsi nell'entroterra evitando le principali interferenze costituite da centri abitati, elementi idrici e vincoli territoriali. La continuità con la linea storica, lato Pescara e lato Termoli, è stata prevista con allacci in deviata tramite bivi a raso con V pari a 60 km/h.

Principali Caratteristiche

- Estesa totale: 10,5 Km ca
di cui in galleria : 8 Km ca.
- V_{max} 200 Km/h
- CVI 750 Mln €



Vedere possibili alternative slide successive

Linea adriatica Bologna – Lecce

Tratta Pescara – Foggia : By-pass di Ortona possibili alternative

La «**soluzione 1**» rappresenta l'ottimizzazione plano-altimetrica

La «**soluzione 2**» ipotizza ipotesi alternativa più vicina al centro abitato di Ortona.

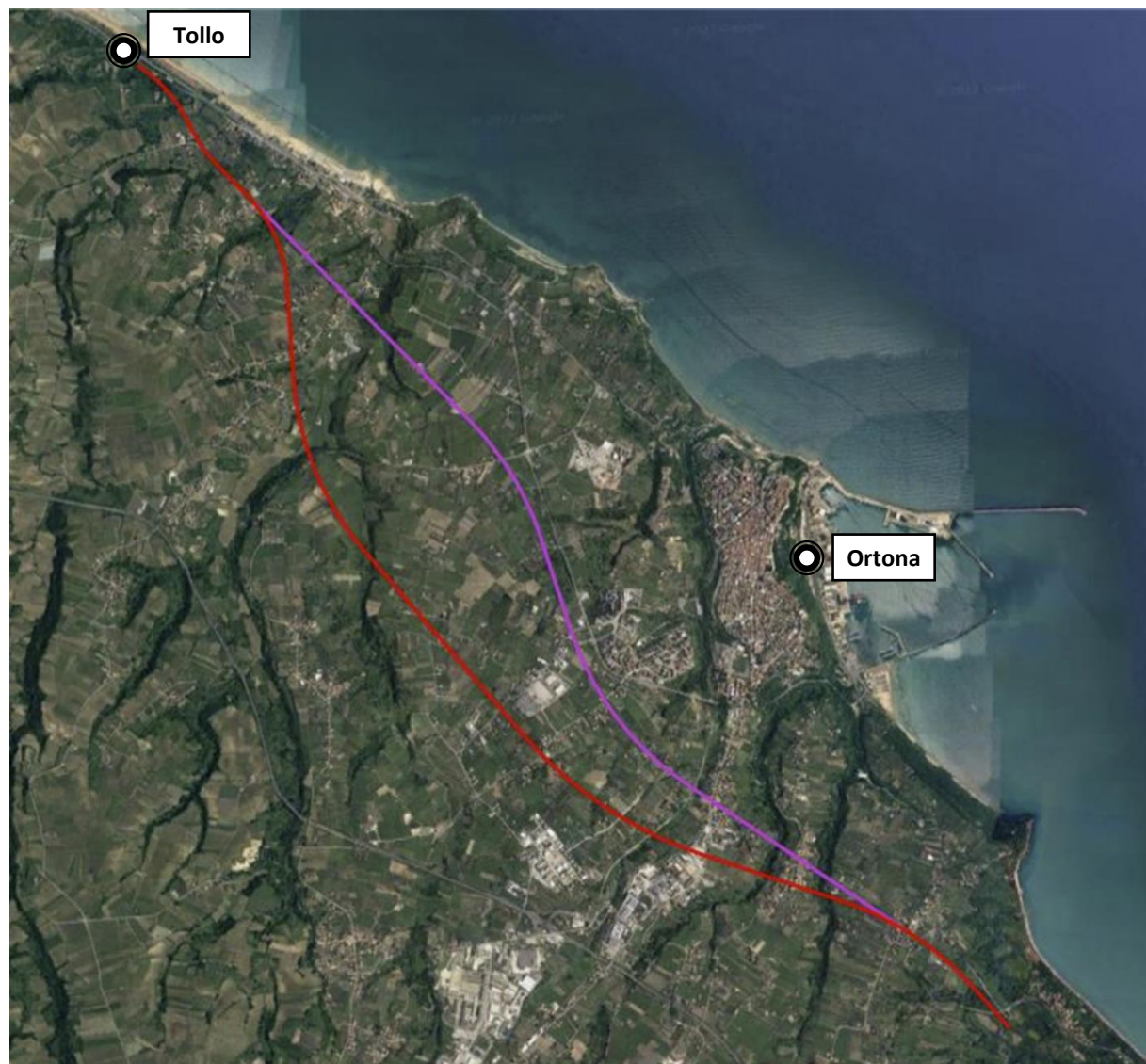
Gli allacci nord lato Pescara e sud lato Foggia alla linea esistente per la continuità del servizio attuale da e per Ortona rimangono comunque invariati per entrambe le soluzioni.

Principali Caratteristiche Soluzione 1

- Estesa totale: 10,3 Km ca.
di cui in galleria 8,8 Km ca.
di cui in viadotto 0,75 Km ca.
- Velocità di progetto 200 km/h (esclusi allacci linea esistente)
- CVI **800 Mln €**

Principali Caratteristiche Soluzione 2

- Estesa totale: 9,96 Km ca.
di cui in galleria 8,1 Km ca.
di cui in viadotto 1,2 Km ca.
- Velocità di progetto 200 km/h (esclusi allacci linea esistente)
- CVI **700 Mln €**



Linea adriatica Bologna – Lecce

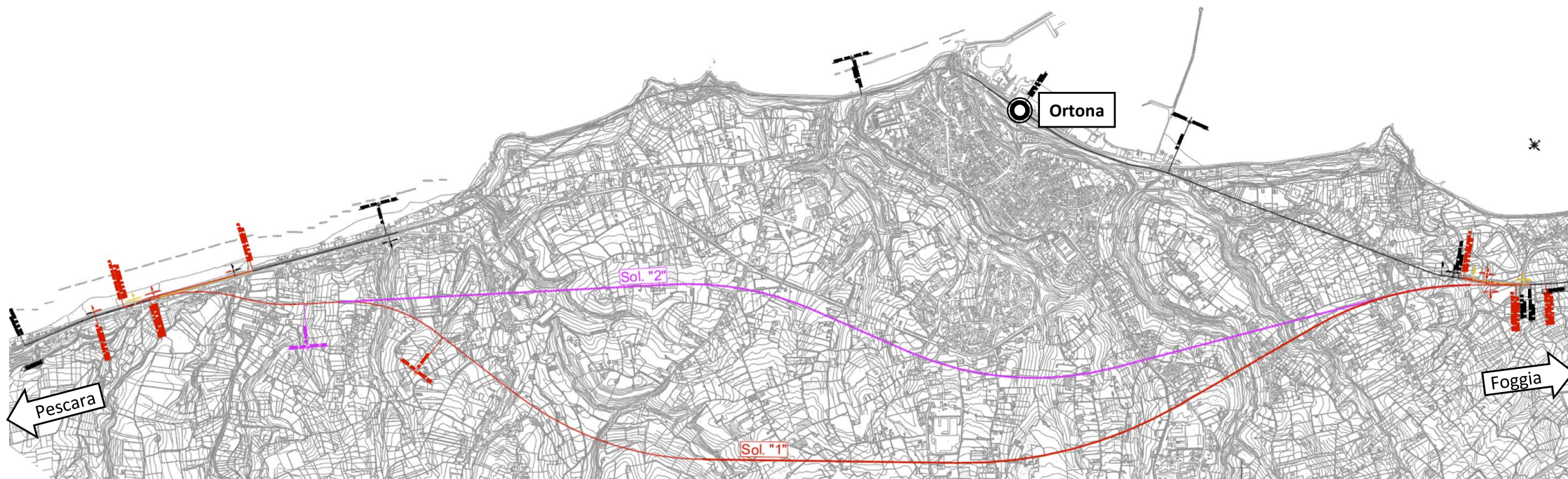
Tratta Pescara – Foggia : Approfondimento by-pass di Ortona - Soluzioni 1 e 2

Principali Caratteristiche Soluzione 1

- Estesa totale: 10,3 Km ca.
 di cui in galleria 8,8 Km ca.
 di cui in viadotto 0,75 Km ca.
- CVI 800 Mln €

Principali Caratteristiche Soluzione 2

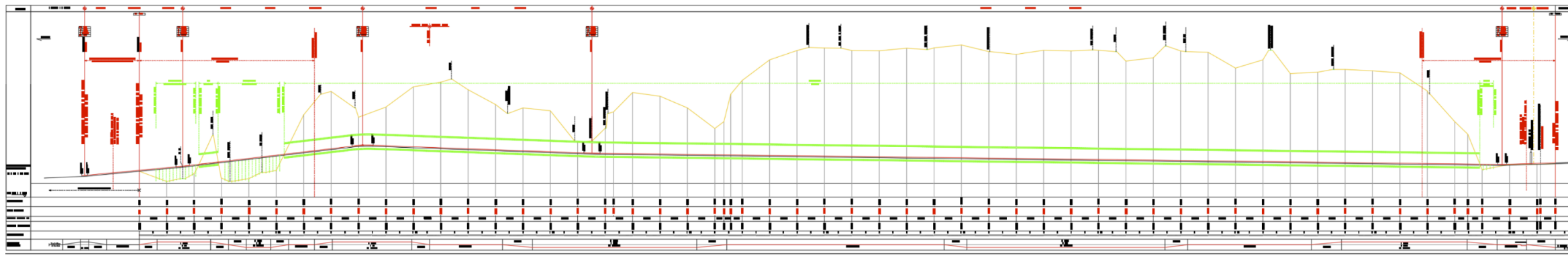
- Estesa totale: 9,96 Km ca.
 di cui in galleria 8,1 Km ca.
 di cui in viadotto 1,2 Km ca.
- CVI 700 Mln €



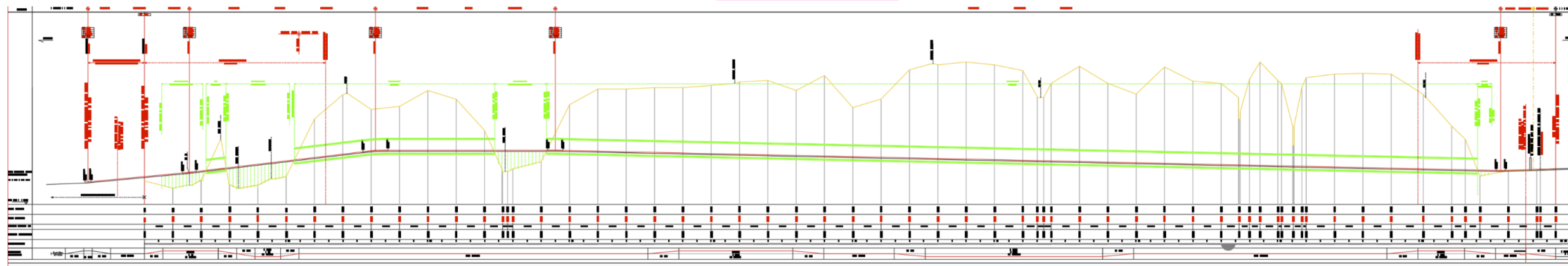
Linea adriatica Bologna – Lecce

Tratta Pescara – Foggia : approfondimento by-pass di Ortona - Soluzioni 1 e 2

SOLUZIONE 1



SOLUZIONE 2



Linea Adriatica Bologna - Lecce

Abruzzo: Conclusioni

Approfondimento RFI richieste EE.LL. 2022		
Interventi	Estesa / n	CVI*
Alba Adriatica (e) - Roseto degli Abruzzi (e)	16,5 km	1.000 M€
Ortona	10 km	700 M€
Adeguamento stazioni	3	50 M€
Totale	26,5 km	1.750 M€

Con le risorse previste nella legge di bilancio per il tratto di linea abruzzese (1.400 mln di Euro) è ipotizzabile la realizzazione di una prima fase funzionale.

* Al netto degli incrementi tariffari 2022.



MOLISE

Focus

Interventi sulla stazione di Termoli

Inquadramento: il Piano Integrato Stazioni, obiettivi e perimetro d'intervento

Modernizzazione, miglioramento dell'intermodalità e dell'offerta di servizi

620 STAZIONI PRIORITARIE SU TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE
 30% DEL TOTALE STAZIONI GESTITE DA RFI
 90% DEL TOTALE PASSEGGERI IN TRANSITO

Il Piano Stazioni prevede i seguenti interventi:

- **riqualificazione del Fabbricato Viaggiatori:** interventi di manutenzione straordinaria dell'edificio di Stazione, sia interni sia esterni finalizzati tra l'altro all'efficientamento energetico, la riqualificazione/rifunzionalizzazione degli ambienti interni del fabbricato;
- **accessibilità aree esterne:** riqualificazione delle aree contermini la stazione e di proprietà di RFI, favorendo il raggiungimento dalla mobilità dolce, dal TPL, dai sistemi di sharing mobility e di ricarica elettrica, e conferendo, attraverso il recupero e il decoro degli ambienti esterni il FV, maggiore comfort e sicurezza a viaggiatori e cittadini;
- **accessibilità ferroviaria:** interventi di adeguamento infrastrutturale alle direttive di interoperabilità europea e al superamento delle barriere architettoniche, per garantire una sempre maggiore fruizione del trasporto ferroviario anche ai viaggiatori a mobilità ridotta;
- **miglioramento o adeguamento sismico:** interventi strutturali necessari per il miglioramento o l'adeguamento sismico del fabbricato a seguito di opportuna valutazione di vulnerabilità sismica.

Nel **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** sono previsti interventi (come sopra richiamati) destinati a 54 stazioni del Sud.

Termoli: interventi da studiare

Studi preliminari ITF



INTERVENTO 1

Sottovia in prossimità di via Rio Vivo (Ponte Sei Voci)

INTERVENTO 2

Cavalcaferrovia in località Punta di Pizzo

INTERVENTO 3

Attraversamento ciclopedonale per il ripristino della continuità urbanistica a seguito della messa a disposizione di aree ferroviarie

INTERVENTO 4

Ampliamento dell'attraversamento stradale in corrispondenza della linea ferroviaria posto alla progressiva km 2+550 circa. Opera interessata dal PD Termoli-Lesina Lotto 2-3.

INTERVENTO 5

Attraversamento ciclopedonale di collegamento tra il Parco Comunale e la Passeggiata di Rio Vivo

INTERVENTO 6

Ipotesi di delocalizzazione della SSE Stazione di Termoli

INTERVENTO 7

Aree servizi ferroviari Stazione di Termoli

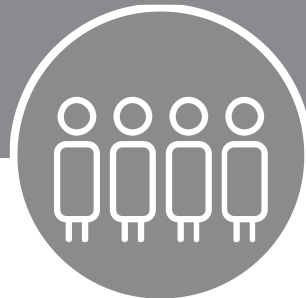
Protocollo d'intesa Regione - Comune - MIMS - RFI
in via di stipula, finalizzato al riassetto complessivo del nodo di Termoli (che include l'area della stazione, il collegamento con il Porto, interventi di ricucitura urbana...) che prevede a cura di RFI uno studio di fattibilità da ultimarsi entro 6 mesi dalla stipula dell'atto

Termoli: obiettivi



SERVIZI INTERMODALI

Potenziare la funzione di Nodo intermodale dotando le stazioni/fermate di servizi in funzione delle frequentazioni e delle modalità di accesso multimodale.



SISTEMAZIONI ESTERNE

Aumentare l'attrattività e la sicurezza degli spazi esterni alle stazioni e migliorare l'accessibilità pedonale e ciclabile.



LAYOUT FUNZIONALE

Includere il FV all'interno del perimetro di intervento, con adeguamento e riqualifica dei locali aperti ai viaggiatori. Migliorare la sostenibilità e l'efficienza energetica e verificare le condizioni di esodo.



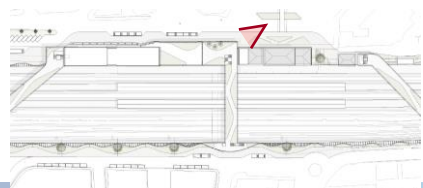
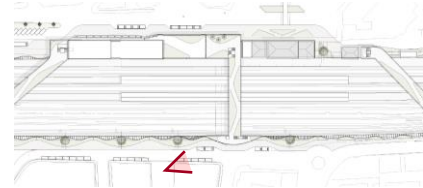
FINITURE e PENSILINE

Prevedere sistemi di copertura per l'attesa e l'accesso ai collegamenti verticali e finiture integrate con il contesto e con l'esistente.
La stazione dovrà essere dotata di segnaletica fissa, variabile e diffusione sonora e adeguato impianto di illuminazione

Macrotemi da sviluppare nello studio per la riqualificazione delle aree di stazione.

Termoli: esempio di ricucitura urbana

Secondo fronte - Vista da Viale Trieste





PUGLIA

Velocizzazione linea adriatica Bologna - Lecce

Tratta Pescara – Foggia (tratto pugliese)

Descrizione interventi di progetto

In aggiunta agli interventi tecnologici in corso si prevede il potenziamento/adequamento degli impianti di stazione di:

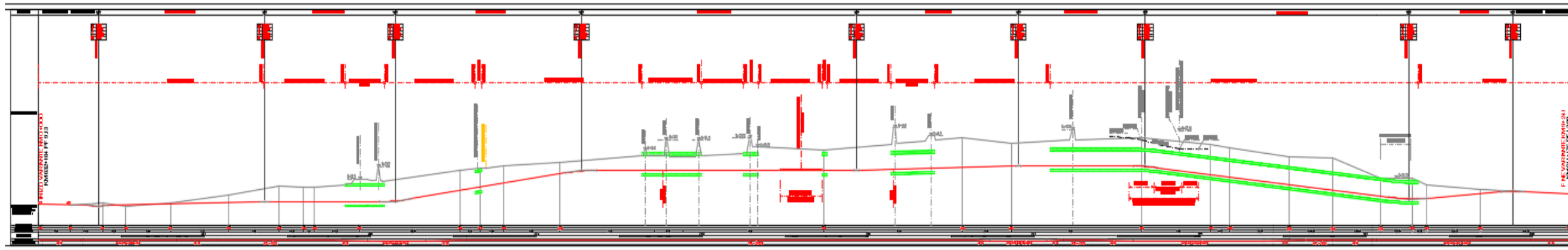
- Apricena;
- S. Severo.



Punti di attenzione: interventi nelle stazioni da approfondire in funzione degli interventi sui moduli/precedenze.

Velocizzazione linea adriatica Bologna - Lecce

Tratta Foggia – Bari (variante di Bari Nord)



FOCUS

TARANTO BRINDISI Potenziamento itinerario merci e passeggeri

FOCUS Taranto - Brindisi

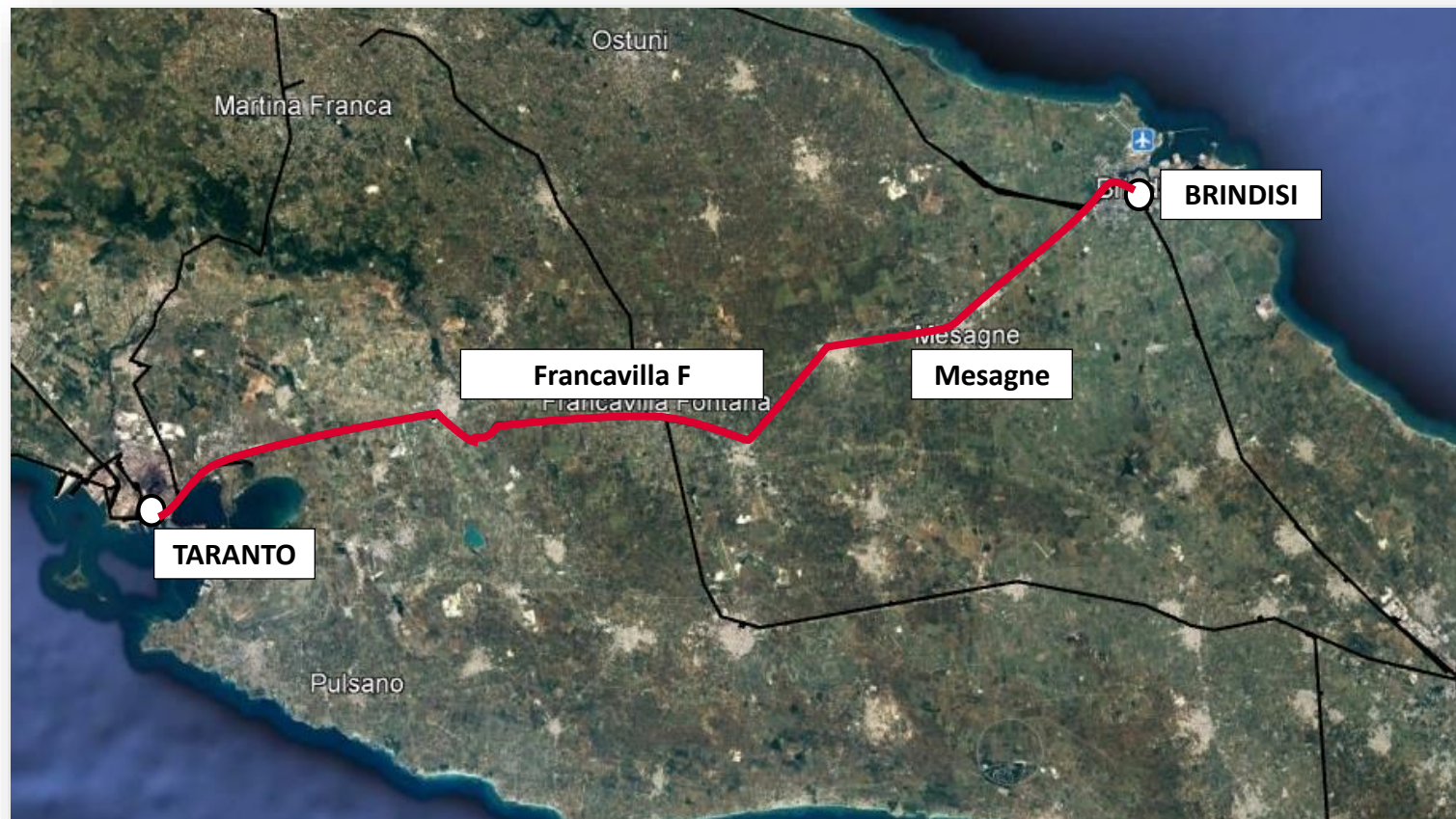
Obiettivi:

- Incremento della capacità merci e passeggeri (linea lunga 66 km, semplice binario)
- Velocizzazione linea
- Maggiore regolarità
- Possibilità di servizi interoperabili tra RFI e FSE (PRG Francavilla Fontana)

Interventi:

- Soppressione n. 28 P.L.;
- Adeguamento tecnologico;
- Adeguamento massa assiale da C3 a D4;
- Realizzazione di n. 2 posti di incrocio con modulo 750 m;
- Rango C;
- Adeguamento della stazione di Francavilla F. per interoperabilità con FSE.

CVI: 250 M€



Conclusioni

Scenari prioritari, fasi realizzative e costi

Linea Adriatica Bologna - Lecce

Conclusioni 1 di 2 Scenario prioritario

Una prima fase, del valore pari a **5.608 mln €**, può essere ritenuta prioritaria perché consente di ottenere:

- **passengeri**: una riduzione tempi di percorrenza di 63', rispetto alla situazione attuale;
- **merci**: la risoluzione di una criticità relativa al tratto Bologna - Imola, senza aumenti significativi di capacità sulla direttrice, ma con effetti positivi sulla regolarità dell'esercizio lungo la stessa;
- non comporta di false spese rispetto allo scenario di lungo periodo e consente il rispetto dei requisiti TEN - T su rete core (entro 2040) a meno dell'adeguamento moduli.

Tale fase è costituita da:

- **quadruplicamento Bologna - Imola** (di estesa pari a circa km 30)
- **velocizzazione Rimini – Ancona – Foggia** (invariante rispetto allo scenario di lungo periodo, comprensivo quindi del bypass di Pesaro - Fano e della variante di Ortona).



Si propone di procedere immediatamente con il PFTE dello scenario complessivo di lungo periodo e con il PFTE PLUS della prima fase (vedere slide successiva) utile all'avvio dell'iter autorizzativo.

Nell'ambito del PFTE verranno anche studiati gli interventi richiesti dalle regioni Marche e Abruzzo relativi agli ulteriori by-pass, rispettivamente, nel tratto centro sud delle Marche e nel nodo di Pescara.

Nelle zone di particolare pregio naturalistico, paesaggistico, culturale e turistico-spirituale, il progetto prevederà soluzioni di tracciato ipogee.

Linea Adriatica Bologna - Lecce

Conclusioni 2di 2 Riepilogo interventi e ipotesi fasizzazione

Interventi	in realizzazione			in prima fase		in seconda fase	
	Tratta	Stazioni CVI (M€)	Linee CVI (M€)	Totale CVI (M€)		CVI (M€)	
Bologna – Rimini	43	196	239	Bologna - Imola	1.400	Imola - Castelbolognese	900
Rimini - Ancona	23	359	382	Pesaro – Fano	1.850	Fano - Falconara	1.900
Ancona - Pescara	22	-	22	Alba A. - Roseto	1.000		
Pescara - Foggia	6	957	963	Ortona	750		
Foggia - Bari	24	950	1.026	Bari Nord	608	Bari - Barletta	2.500
Bari - Brindisi	45			-	-		
Brindisi - Lecce	35	127	162	-	-		
Brindisi - Taranto	25	37	62	Brindisi Taranto	250		
Adeguamento moduli/stazioni		100	100		100		
TOTALE	223	2.689	2.912		5.958 *		5.300

* Δ costo prima fase
 Prefattibilità : 5.608 M€
 Δ + 350 M€

Costo progettazione: 100 M€
 di cui:
 PFTE complessivo: 35 M€
 PFTE PLUS prima fase: 65 M€