

## L'impegno del Gruppo Ferrovie dello Stato in Campania

**1<sup>^</sup>** PRINCIPALI PROGETTI DI INVESTIMENTO DA PARTE DI **RETE**  
**FERROVIARIA ITALIANA** IN CAMPANIA

PAG. 2

**2<sup>^</sup>** PRINCIPALI PROGETTI DI INVESTIMENTO DA PARTE DI  
**TRENITALIA** IN CAMPANIA

PAG. 7



1^

<b>PRINCIPALI PROGETTI DI INVESTIMENTO DA PARTE DI RETE FERROVIARIA ITALIANA IN CAMPANIA</b>
--

### **Nuova linea AV/AC Roma – Napoli**

Il nuovo tratto di linea Alta Velocità/Alta Capacità da Gricignano a Napoli costituisce il completamento della Linea AV/AC Roma-Napoli e si sviluppa su un percorso di circa 20 km collegandosi ai binari preesistenti nel territorio di Gricignano, per poi proseguire verso il Capoluogo campano.

In data 30 ottobre 2009 è avvenuta l'attivazione al pre-esercizio ed il 2 dicembre 2009 quella all'esercizio commerciale.

### **Nodo AV/AC di Napoli**

#### Penetrazione Urbana di Napoli

L'ingresso della linea Alta Velocità/Alta Capacità Roma - Napoli nell'area urbana di Napoli inizia nel comune di Casoria, in corrispondenza del nuovo Bivio Casoria punto di diramazione della linea per Roma e per Salerno e ha un'estensione di circa 6,2 km con termine nella stazione di Napoli Centrale. Il tracciato si sviluppa, per i primi 3,2 km in affiancamento alla linea esistente Roma -Cassino - Napoli, e poi fiancheggiando il nuovo collegamento fra questa linea ed il Passante metropolitano Gianturco - Pozzuoli. La tratta è stata attivata a dicembre 2007 in quanto funzionale alla linea a monte del Vesuvio.

#### Collegamento Nord / Sud

Il Collegamento Nord-Sud rappresenta il segmento di congiunzione tra la linea AV/AC Roma-Napoli, sulla quale si innesterà nei pressi della futura Stazione di Afragola, e la linea AV/AC Napoli – Salerno, sulla quale si innesterà andando a costituire il bivio Roma Sud.

Tale collegamento consentirà ai treni con relazione nord – sud di effettuare il servizio evitando l'ingresso nella Stazione di Napoli Centrale, prevedendone la fermata nella futura Stazione di Napoli Afragola.

L'infrastruttura ha uno sviluppo complessivo di circa 2 km e si sviluppa quasi completamente su due viadotti tra loro collegati da un tratto di rilevato che consente di superare la galleria Casalnuovo, della futura nuova linea in variante Napoli-Cancello.

Attualmente sono in corso di realizzazione le opere civili, ed in particolare il Viadotto Volla 2 ed il tratto di galleria di Casalnuovo sottoposto al rilevato, con previsione di ultimazione entro febbraio 2011.



L'attivazione del collegamento, previo realizzazione/adeguamento degli impianti tecnologici (ACC di Bivio Roma Sud, ERTMS, SCC ed SCMT), è prevista al 30.06.2011.

#### Stazione AV Napoli Afragola

A seguito della risoluzione del contratto per appalto integrato con l'ATI SACAIM da parte di TAV nel dicembre 2007, è stata espletata una nuova gara con conseguente aggiudicazione dell'appalto di progettazione esecutiva e realizzazione della Stazione all'ATI DEC. In data 29.07.2009 è avvenuta la consegna delle prestazioni ed è attualmente in corso, la Verifica della Progettazione Esecutiva, redatta dall'appaltatore, da parte del Soggetto Tecnico Italferr congiuntamente all'arch. Zaha Hadid, progettista del Definitivo. Al termine delle suddette attività previsto per fine febbraio p.v. si avrà il contestuale avvio dei lavori di realizzazione.

L'apertura di una prima fase della Stazione, funzionale all'esercizio del collegamento Nord / Sud, con annessa viabilità di accesso, è prevista al 30 settembre 2011, mentre il completamento della stessa è previsto a fine giugno 2012 con l'apertura dell'area commerciale.

### **Passante Villa Literno - Gianturco - Torre Annunziata/Cancello – Caserta**

L'intervento incide in modo rilevante sul trasporto regionale in Campania e prevede:

- la realizzazione del collegamento a Gianturco della linea per Cassino, con il passante metropolitano Villa Literno - Gianturco - Torre Annunziata e potenziamento della stazione di San Giovanni Barra;
- la realizzazione del Sistema di Comando e Controllo (SCC) del Nodo di Napoli e potenziamento tecnologico del Passante per incrementare la capacità di traffico.

Il costo complessivo di tutte le opere, in fase conclusiva, ammonta a circa 244 milioni di euro.

Nell'ambito del Progetto "Potenziamento del Passante Ferroviario di Napoli" si è sostanzialmente conclusa la messa in servizio di nuovi apparati ACC (n. 10 impianti) che hanno consentito peraltro l'attivazione della "Variante Cassino" e "Variante Salerno" che collega le linee per Caserta e Salerno direttamente alla tratta metropolitana attraverso la nuova stazione di Napoli Gianturco, con conseguente alleggerimento del traffico sull'impianto di Napoli C.le.

Nel corso del corrente anno, a completamento del Progetto d'investimento, si procederà ad attivare l'impianto ACC di Napoli S. Giovanni Barra, stazione porta del realizzato sistema SCC del Nodo di Napoli, nonché stazione terminale di attestamento per i treni metropolitani.

### **Linea AV/AC Napoli Salerno (Via Monte del Vesuvio) e Stazione Vesuvio Est**

La linea AV/AC Napoli – Salerno "Via Monte del Vesuvio", attivata a dicembre 2007, consente di prolungare la linea AV/AC Roma - Napoli fino a Salerno liberando l'attuale linea costiera Napoli - Torre Annunziata - Salerno per l'esclusivo servizio metropolitano. La linea si sviluppa, per circa 29 km, a partire dal collegamento diretto con la linea AV/AC Roma - Napoli e con l'ingresso della stessa a Napoli Centrale, sino all'interconnessione con la linea costiera Napoli - Salerno, in prossimità della Galleria Santa Lucia di accesso alla stazione di Salerno.

Nell'ambito del Progetto della linea AV/AC Napoli – Salerno "Via Monte del Vesuvio", attivata a dicembre 2007, si inserisce la realizzazione della nuova Stazione, denominata



“Vesuvio Est”, di interscambio tra la suddetta linea AV/AC e la ferrovia Circumvesuviana nel Comune di Striano.

L'intervento prevede la realizzazione di un posto movimento/manutenzione in posizione baricentrica sull'itinerario AV/AC Napoli – Salerno – Battipaglia e, nell'ottica di assicurare l'interscambio tra la rete nazionale e la rete ferroviaria regionale (Circumvesuviana), la realizzazione di un nuovo terminale viaggiatori.

Il 10.06.2009 si è concluso il concorso internazionale di progettazione finalizzato all'acquisizione del progetto preliminare del terminale viaggiatori della stazione, al cui finanziamento ha contribuito la Regione Campania, con la selezione del Progetto vincitore.

Allo stato è in avvio la fase di progettazione definitiva del Terminale Viaggiatori, sempre a carico dei finanziamenti messi a disposizione dalla Regione Campania, e la progettazione definitiva dell'annesso Posto Movimento/Manutenzione, con ipotesi di attivazione, tenuto conto delle successive fasi di attività negoziale e realizzazione, nel 2015.

### **Quadruplicamento linea Salerno – Battipaglia**

Il quadruplicamento Salerno - Battipaglia prolunga verso Sud l'asse con caratteristiche AV/AC costituito dalla nuova linea Roma - Napoli e dalla linea AV/AC Napoli – Salerno “Via Monte del Vesuvio”.

Il progetto preliminare dell'intervento, che prevede una nuova linea con caratteristiche AV/AC da Bivio Salerno a Battipaglia e recepisce le osservazioni avanzate dagli Enti locali e dal Ministero dell'Ambiente, è stato trasmesso nel marzo del 2005 al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo l'iter di legge Obiettivo.

La stima del costo a vita intera del progetto è di 1.855 milioni di euro, di cui è finanziata solo la progettazione.

### **Itinerario Napoli – Bari**

La riqualificazione dell'itinerario Napoli - Bari è finalizzata al miglioramento dell'integrazione della rete verso Sud-Est, estendendo in tale direzione i benefici del sistema AV/AC e costituisce uno dei progetti fondamentali per lo sviluppo del Meridione e per la sua integrazione economica e sociale nell'ambito comunitario.

L'itinerario è inserito nell'ambito degli impegni sottoscritti con il Protocollo d'intesa del 27 luglio 2006 tra i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni Campania e Puglia, Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana.

Successivamente, con il 1° atto integrativo all'intesa generale quadro del 18 dicembre 2001, sottoscritto in data 1 agosto 2008 tra il Governo e la Regione Campania è stato, tra l'altro, convenuto che il progetto di potenziamento e velocizzazione della linea ferroviaria Napoli - Bari fosse inserito tra quelli della Legge n. 443 del 21 dicembre 2001, così detta legge obiettivo, individuando come prioritarie le tratte Napoli - Canello e Canello - Frasso Telesino.

Ad oggi sono stati completati gli interventi di raddoppio, prevalentemente in variante, tra Vitulano e Apice, a cavallo della Stazione di Benevento ed è in corso di realizzazione il tratto in territorio pugliese Bovino – Cervaro il cui completamento è previsto entro il primo trimestre del 2013.



Per quanto riguarda i restanti tratti della linea ricadenti in territorio campano sono programmati i potenziamenti di seguito descritti:

### **Variante alla Linea Napoli Canello (tratta prioritaria)**

Il tracciato di progetto dalla stazione AV/AC di Afragola verso Napoli Centrale, di lunghezza complessiva pari a 5,3 km, si sviluppa per circa 1,8 km su di un corridoio infrastrutturale unico con la tratta AV/AC, già realizzato a cura di TAV, proseguendo su sede propria, per la gran parte parallelamente alla stessa linea AV/AC, sino all'innesto sulla storica nel Comune di Casoria. Alla progressiva di Progetto Km2+600 è prevista la realizzazione della fermata denominata "Casalnuovo", di interscambio con la linea Circumvesuviana.

Il tratto di Variante posto a nord della stazione AV/AC, di lunghezza complessiva pari a circa 10,2 km, si sviluppa per 2 km nel territorio di Afragola, attraversando il Polo Commerciale "Le porte di Napoli", nell'ambito del quale, in ottemperanza all'accordo sottoscritto il 01.08.2008 con il Comune di Afragola, è prevista la realizzazione della fermata "Marziasepe".

Quindi prosegue nel Comune di Acerra, a sud del centro urbano, per circa 8,2 Km innestandosi sulla linea storica prima dell'Impianto di Canello.

In questa tratta è prevista la realizzazione della nuova stazione di Acerra, in cui si innesta il raccordo ferroviario di Pomigliano e che consente l'interscambio con la linea Circumvesuviana, e della fermata a servizio del Polo Pediatrico.

Tale intervento, il cui costo è stimato in circa 730 milioni di euro, al netto delle opere realizzate da TAV nell'ambito della tratta AV/AC, sarà cofinanziato dalla Regione Campania per la realizzazione del tratto che si sviluppa nel territorio di Acerra, per un valore ad oggi stimato in 125 milioni di euro.

La previsione di attivazione, in considerazione dei forti condizionamenti dovuti alle interferenze tra la linea in variante e quelle in esercizio, è per il 2018.

Allo stato è in corso l'iter istruttorio, previsto dalla Legge Obiettivo, sul Progetto Preliminare trasmesso ai Ministeri competenti l'11 agosto 2009.

### **Velocizzazione e Raddoppio tratta Canello – Benevento**

#### ***- Velocizzazione e Raddoppio Canello – Frasso Telesino (tratta prioritaria)***

Il Progetto prevede la velocizzazione a 180 km/h ed il raddoppio della linea storica, procedendo in sostanziale affiancamento alla stessa per la tratta che va dall'esistente stazione di Frasso Telesino (che diventa stazione di passaggio doppio/semplificato binario), per circa 9 km verso Napoli.

Quindi, in prossimità dell'attuale stazione di "Valle di Maddaloni" ha inizio un tratto a doppio binario completamente in variante, lungo circa 6 km di cui 4 in galleria naturale, che si innesta sulla tratta Canello - Caserta della linea Roma - Napoli via Cassino poco più a sud dell'esistente fermata di Maddaloni, con biforcazione sia verso Roma che verso Napoli.

Sulla bretella di innesto verso Napoli, si inserisce il collegamento con lo scalo merci di Maddaloni Marcianise, che sottopassa la linea storica Canello Caserta: tale collegamento consente di istradare il traffico merci direttamente allo scalo, senza interessare la linea a vocazione regionale né l'impianto di Caserta.



Il progetto prevede quindi la dismissione del tratto di linea esistente tra Caserta e Valle di Maddaloni, con la contestuale soppressione della stazione di Maddaloni Superiore e la trasformazione in fermata di Valle di Maddaloni.

Inoltre, è previsto, su specifico incarico della Regione Campania, un intervento di adeguamento della tratta Canello Caserta per recepire le variazioni conseguenti alle bretelle di innesto sopra citate, e per realizzare un tratto in variante nel Comune di Maddaloni, finalizzato a bypassare il centro urbano eliminando i numerosi passaggi a livello esistenti.

Il costo dell'intervento è stato valutato in 730 milioni di € , mentre la previsione dei tempi di attivazione è per il 2019

Allo stato è in corso, come per l'altra tratta prioritaria, l'iter istruttorio, previsto dalla Legge Obiettivo, sul Progetto Preliminare trasmesso ai Ministeri competenti l'11 agosto 2009.

#### **- *Velocizzazione e Raddoppio tratta Frasso T. – Vitulano***

Il Progetto prevede la velocizzazione a 180 km/h ed il raddoppio della linea storica tra il PC/Fermata di Frasso T. e l'impianto di Vitulano, per una estesa di circa 31 Km.

È prevista la realizzazione della nuova Stazione di Telese, con annesso Posto di Manutenzione, e delle nuove fermate di Amorosi, Solopaca, San Lorenzo Maggiore e Ponte Casalduni.

Il costo stimato dell'intervento, ad esito della Progettazione Preliminare già completata ed adeguata ai fini della Legge Obiettivo, è pari a circa 986 milioni di €.

#### **Raddoppio Apice-Orsara**

L'intervento prevede il raddoppio della tratta compresa tra Apice e Orsara di Puglia, di lunghezza pari a circa 47,4 Km e con velocità di tracciato pari a 200 Km/h. La nuova infrastruttura sarà realizzata completamente in variante rispetto alla linea esistente ed è prevista la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'Irpinia, la cui posizione risulta baricentrica rispetto ai potenziali bacini di utenza che verranno collegati tramite un nuovo asse viario connesso alla rete attuale.

L'infrastruttura è caratterizzata dalla preponderante presenza di tratti in galleria (circa l'80% del Progetto) ed in particolare dalla lunga galleria di valico, di lunghezza pari a circa 21 Km, che costituisce senz'altro l'opera più impegnativa della tratta ferroviaria in questione.

Allo stato è in corso il completamento della Progettazione Preliminare adeguata ai fini del successivo iter previsto dalla Legge Obiettivo.



## 2^

### PRINCIPALI PROGETTI DI INVESTIMENTO DA PARTE DI TRENITALIA IN CAMPANIA.

#### Trasporto

Stipula del nuovo **Contratto di Servizio** che fissa la quantità e le caratteristiche dei servizi ferroviari forniti da Trenitalia, e i relativi corrispettivi. Il contratto avrà per la prima volta durata di sei anni (2009-2014), e si basa su un apposito “catalogo” dal quale attingere il tipo di treno e il numero di posti disponibili per i diversi servizi da offrire agli utenti.

#### **12,6 milioni in più all'anno di corrispettivo regionale**

Il nuovo accordo, a fronte di un programma di servizio che costa 218,2 milioni di euro, prevede un corrispettivo regionale di 162,6 milioni per il 2009 (che sarà poi adeguato al tasso di inflazione programmata), di cui 12,6 milioni in più rispetto a quello precedente per potenziare e migliorare l'offerta.

#### **La Metropolitana Regionale: le novità**

Treni Napoli - Salerno no stop (via Linea a monte del Vesuvio, senza fermate intermedie – 21 collegamenti giornalieri);

collegamenti da Caserta verso il passante metropolitano Linea 2 e viceversa (6 coppie di collegamenti che potranno essere raddoppiati entro il 2010 con l'attivazione del terminal metropolitano di San Giovanni Barra);

riduzione dei tempi di viaggio (circa 30') Cilento – Napoli (percorrenza in 2 ore e 25' circa – 2 ore e 21 minuti per il treno pendolare 3704 da Sapri in arrivo a Napoli Centrale alle 8.56).

Migliorata la regolarità del servizio metropolitano della linea 2, con frequenze medie di una corsa ogni otto minuti. Entro il 2010, poi, il servizio metropolitano della linea 2 Pozzuoli - Giannutri sarà esteso fino a San Giovanni/Barra, e avrà una frequenza in ora di punta di una corsa ogni sei minuti tra Napoli Piazza Garibaldi e Napoli Campi Flegrei. Sulla stessa linea saranno installati, entro un anno, in tutte le stazioni, i tornelli di ingresso e saranno adeguati e potenziati gli impianti di informazione agli utenti (anche video) sulle banchine.

#### **Ristrutturazione di tutti i treni per le medie distanze**

Entro il 2010 entreranno in servizio le carrozze ristrutturate per le medie distanze e a piano ribassato, dotate di aria condizionata, e inizierà il progetto di rinnovamento di tutti i treni oggi in servizio.

#### **23 nuovi treni metropolitani**



A partire dal 2012 cominceranno ad entrare in servizio 23 nuovi treni metropolitani, dei quali:

- 2 acquistati dalla Regione, con 20 milioni di fondi europei;
- 10 acquistati da Trenitalia, in autofinanziamento, utilizzando la quota di ammortamento derivante dalla durata del contratto a 6 anni;
- 11 acquistati con i fondi nazionali.

### **Treni per le partite del Napoli Calcio**

Inserita nel contratto la possibilità di acquistare ulteriori treni per eventi particolari, quali ad esempio le partite del Napoli.

### **Il miglioramento della qualità dei servizi, per la prima volta la task force regionale sulla qualità**

Con il contratto, per la prima volta si istituisce una vera e propria task force per il controllo della qualità dei servizi, coordinata dalla Regione con il supporto dell'ACAM, l'agenzia campana per la mobilità sostenibile.

La task force segnalerà eventuali disservizi al Comitato di gestione del Contratto, che sarà composto da 6 membri (3 di Trenitalia e 3 della Regione), di cui – per la prima volta – due responsabili della qualità.

### **Indicatori automatici e progressivi**

Il contratto, per la prima volta, stabilisce una serie di indicatori di qualità del servizio automatici e progressivi.

Per la puntualità dei treni, ad esempio, il contratto stabilisce in automatico per il 2009 che non meno dell'88% dei treni sia puntuale (con arrivo entro i 5 minuti dall'orario previsto), percentuale che dovrà salire almeno fino al 93% per il 2014.

### **Contratto con sanzioni e premi**

Il contratto prevede sanzioni, ma anche premi nel caso di raggiungimento degli obiettivi in anticipo su quanto stabilito.

### **Sei diversi tipi di intervento per la pulizia**

Sulla pulizia dei convogli sono indicati sei diversi tipi di intervento, da quello minimo fino alla rimozione dei graffiti sulle pareti esterne, anche qui con indici precisi e automatici per l'applicazione di eventuali provvedimenti.

### **Garanzia del numero di posti a sedere**

In merito al comfort, è prevista la garanzia del tipo di treno scelto per il servizio e del numero di posti a sedere, così come gli indici di affollamento massimo consentito per gli utenti in piedi.

### **Trasporto gratuito per le biciclette nei weekend**

Previsto per la prima volta anche il trasporto gratuito delle bici al seguito il sabato e la domenica.

### **La pubblicazione dei dati sul monitoraggio e i report alla Regione**

Il contratto stabilisce anche che i dati sul monitoraggio dei servizi saranno pubblicati con continuità dalla Regione, in modo da rendere informati gli utenti sull'andamento dei servizi stessi, mentre ogni mese Trenitalia dovrà inviare un report alla Regione con





l'indicazione di tutti i reclami ricevuti e le iniziative intraprese per la risoluzione dei problemi che si saranno eventualmente verificati.

### **Le campagne di comunicazione all'utenza**

Nel contratto Trenitalia si impegna anche a comunicare con apposite campagne l'utenza, in linea con la politica di incentivazione all'uso dei trasporti pubblici della Regione Campania.

### **Il ruolo della Consulta regionale per la mobilità**

Il miglioramento della comunicazione del servizio avverrà anche attraverso la Consulta regionale per la mobilità, con il coinvolgimento delle associazioni dei consumatori e dei comitati dei pendolari e degli utenti.

### **Il tavolo congiunto per il miglioramento dell'accessibilità alle stazioni**

Si avvia infine per la prima volta un importante tavolo congiunto Regione, Trenitalia, RFI (Rete Ferroviaria Italiana) per il miglioramento dell'accessibilità alle stazioni (eliminazione delle barriere architettoniche; promozione dell'uso della bicicletta; pulizia delle stazioni e degli impianti; installazione delle emettitrici automatiche e dei sistemi di infomobilità).

## **I NUMERI DEL TRASPORTO REGIONALE IN CAMPANIA**

<b>Numero dipendenti</b>	<b>1.433</b>
<b>Treni-km anno</b>	<b>12.068.843</b>
<b>Treni/giorno</b>	<b>812</b>
<b>Viaggiatori/giorno</b>	<b>180.000</b>
<b>Abbonati</b>	<b>25.000</b>
<b>Parco rotabili</b>	41 locomotive 31 mezzi leggeri elettrici 79 mezzi leggeri termici 24 treni "Minuetto" 11 TAF (Treni Alta Frecquenza) 2 convogli "Vivalto" 259 carrozze
<b>Parcheggi auto/bici utilizzabili dalla clientela</b>	<b>13 auto/1 bici</b>
<b>Rete vendita</b>	
- Biglietterie di stazione	28
- Altri rivenditori	105
- Punti vendita autorizzati (solo tariffa sovraregionale)	50
<b>Integrazioni tariffarie</b>	<b>Sistema "UNICO CAMPANIA" con oltre 4.600 punti vendita</b>
<b>Interscambio treno/bus</b>	<b>35</b>
<b>Treni/giorno con servizio trasporto bici</b>	<b>520</b>



*Dati aggiornati a dicembre 2009*