

RAILMED
- A project for MEDA 2020 -
**“Development of Italian Railway
and the proposal for South Italy”**

Amministratore Delegato RFI
Michele Mario Elia

Lecce, 11 ottobre 2012

RFI: l'infrastruttura ferroviaria nazionale

... una grande risorsa

Rete RFI : 16.727 km
Doppio binario: 7.537 km
Binario unico: 9.190 km

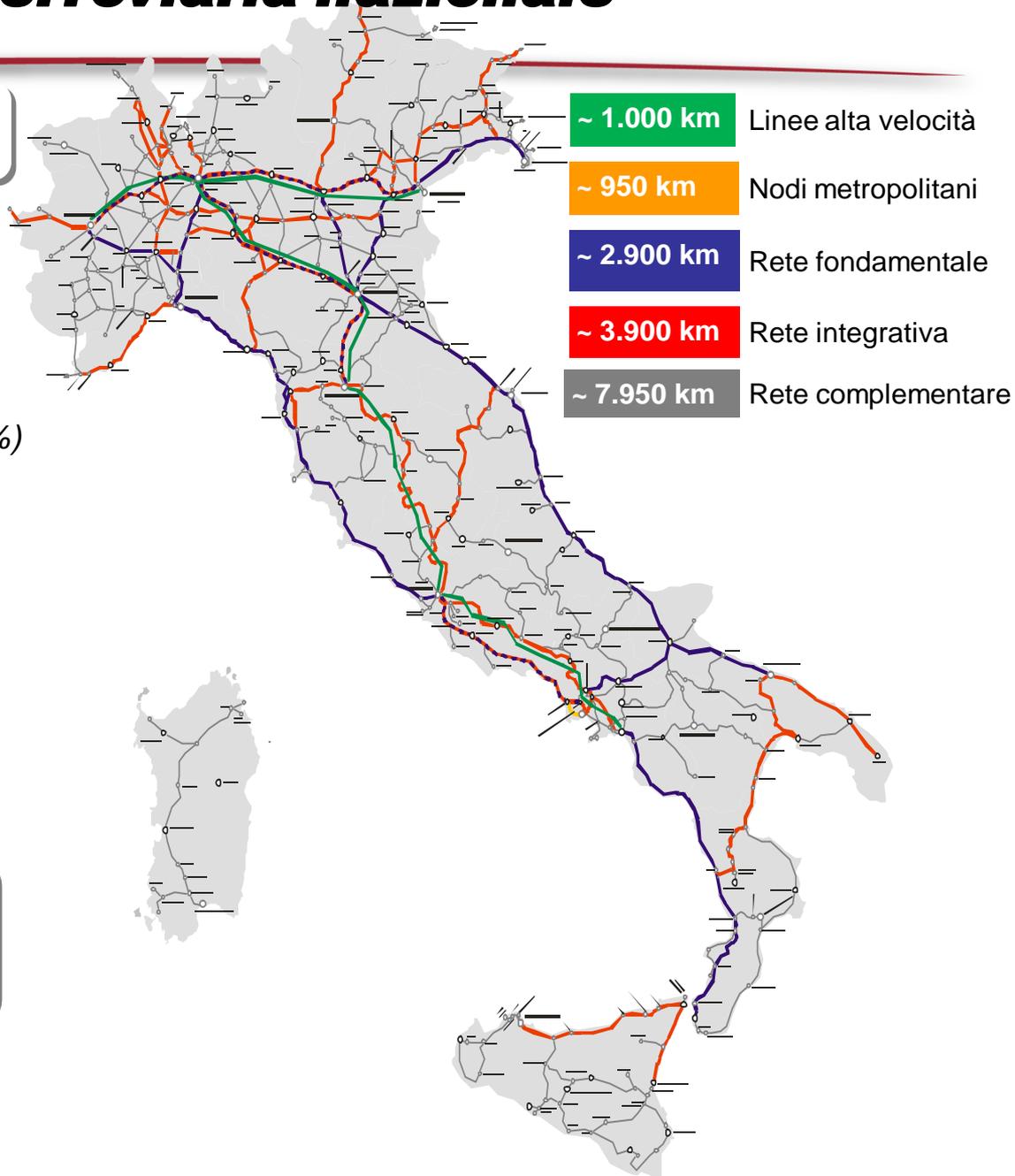
Linee elettrificate: 11.902 km (71 %)

Stazioni passeggeri: 2.300

Tecnologie innovative per la sicurezza

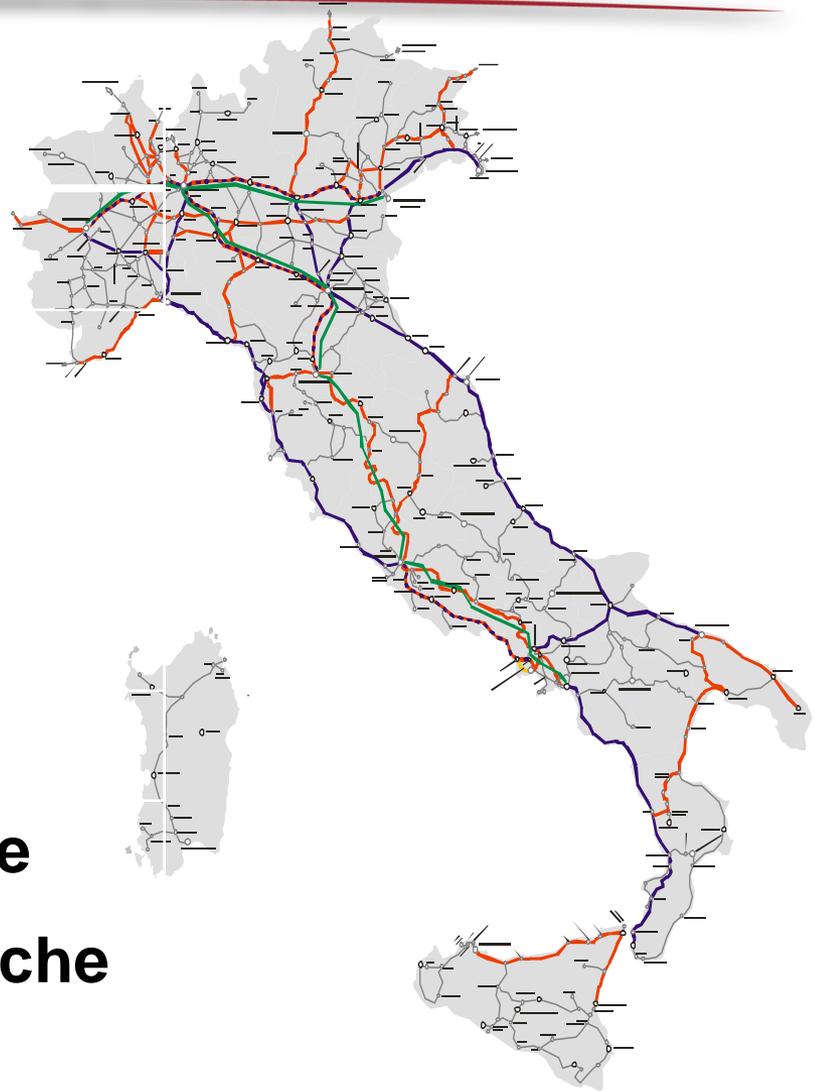
SSC – SCMT 16.086 km
ERTMS 641 km
GSM-R 9.000 km

Totale Personale circa 27.000



Consistenza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

17.000		ponti (<i>di luce > 3m</i>)
7.000		cavalcavia
1.300	km	gallerie (<i>l. > 500m</i>)
24.000	km	binari di linea
26.000		scambi
70 Mil.	m ³	fabbricati
9.200	km	rete ad alta tensione
370		sottostazioni elettriche

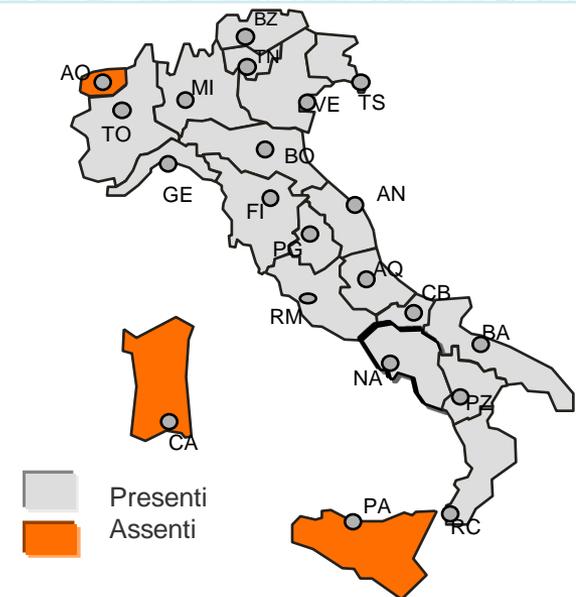
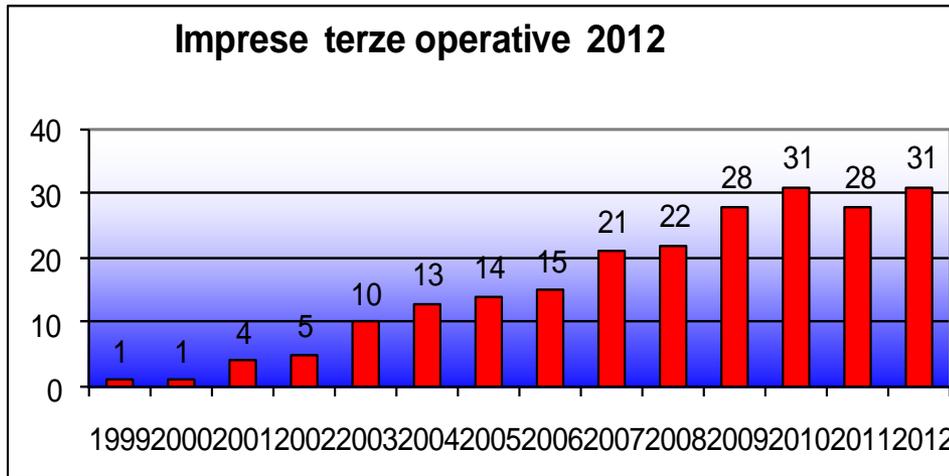


Le dimensioni del mercato del Gestore RFI

Quota di mercato delle nuove IF (merci + viaggiatori)

44 Licenze di cui 33 operative

317 milioni di treni*km anno 2011

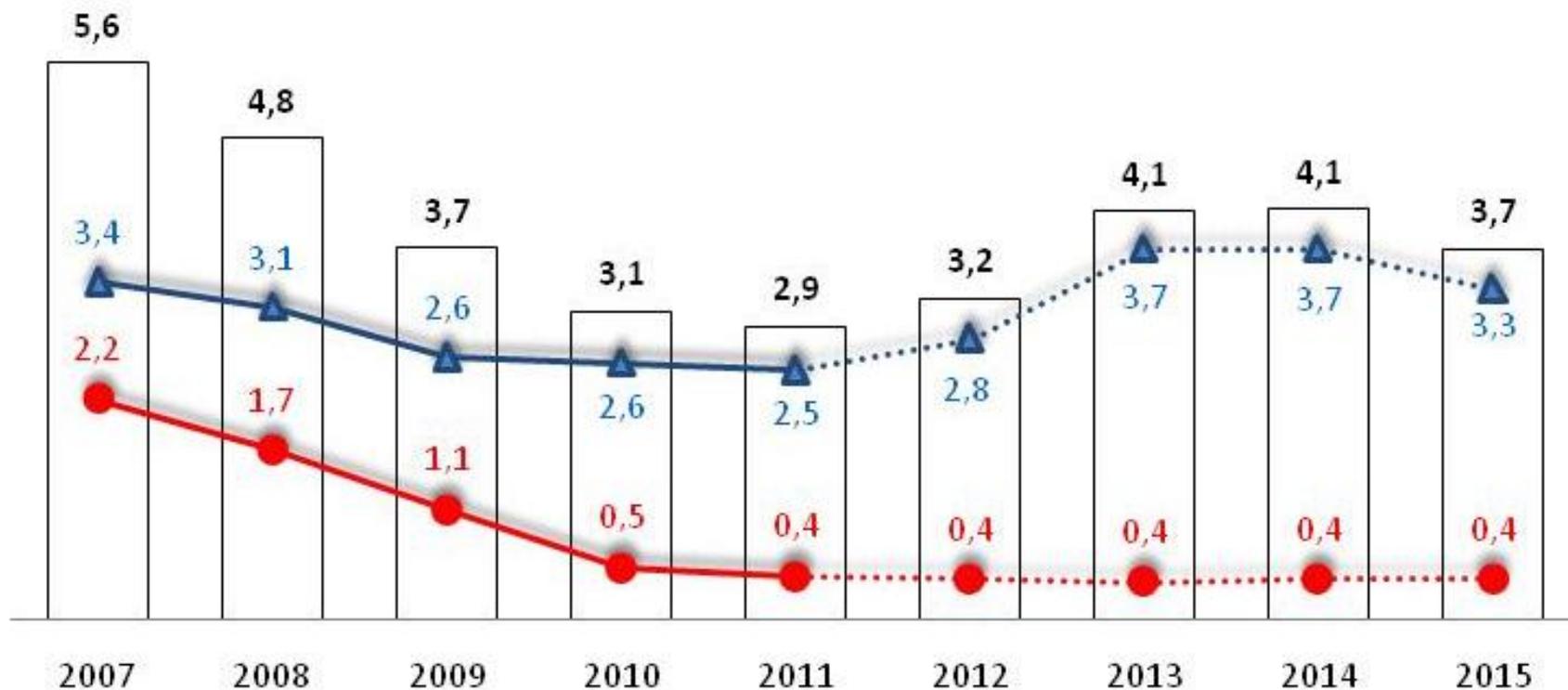


La Puntualità



	entro	CONS 2010	CONS 2011	CONS 2012	Volumi: tr/giorno 2012
Mercato-Eurostar	15'	90,8%	94,8%	94,7%	207
Servizio Universale	15'	92,1%	93,6%	93,5%	180
Regionali	5'	89,5%	91,3%	91,3%	6.982
Merci	30'	69,0%	71,3%	72,2%	421

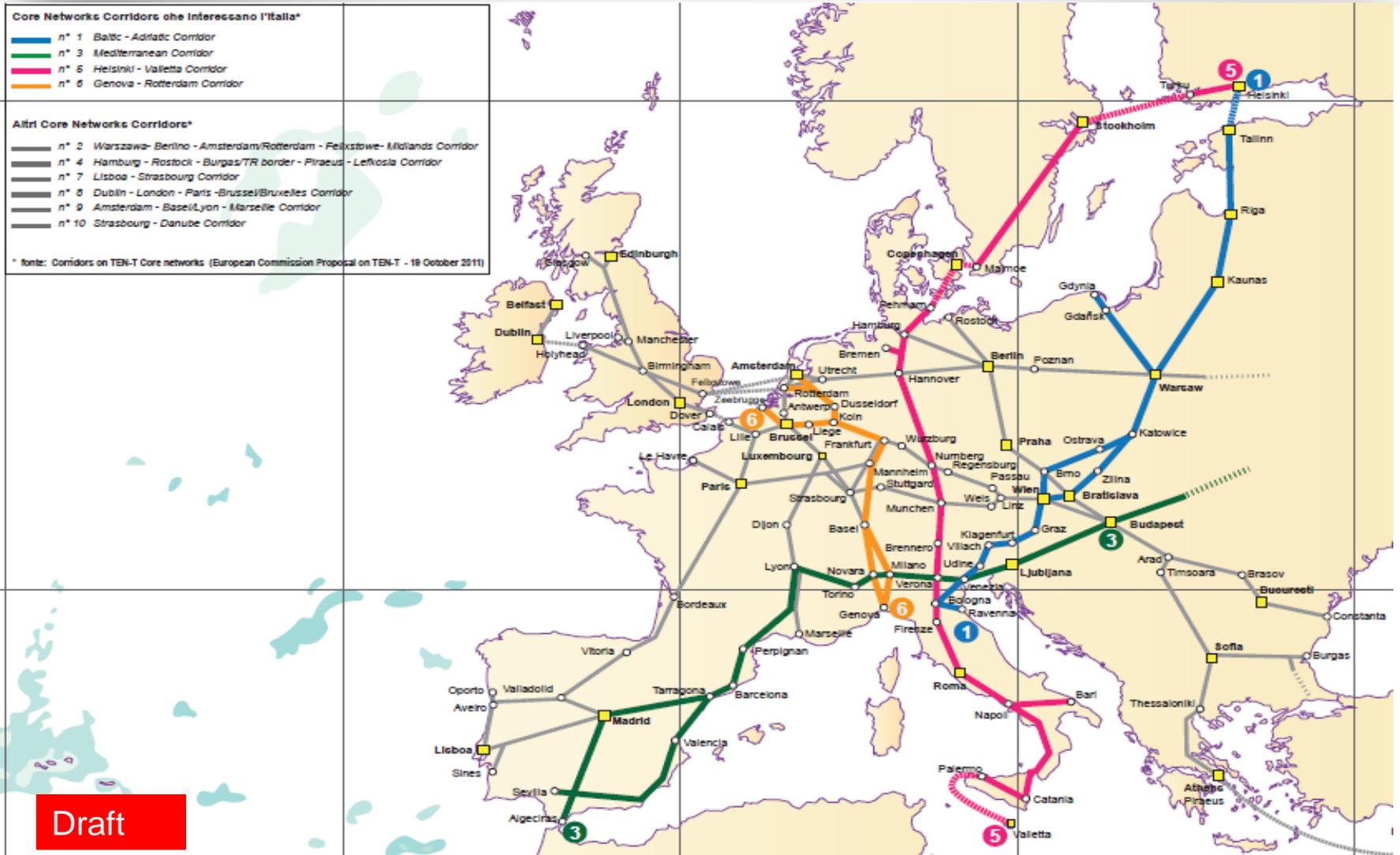
La spesa per investimenti



□ Totale ▲ Rete Convenzionale ● Rete AV/AC - Torino-Milano-Napoli

Stime per il nuovo Contratto di Programma 2012-2016.

I "Core Corridor" che interessano l'Italia



Draft

La "Core" e la "Comprehensive" Network in Italia: **Rete Passeggeri** e **Rete Merci**



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
Comprehensive Network: Railways and airports
Core Network: Railways (passengers) and airports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



10 aeroporti

Draft

Compr.	Core	Compr.	Core	Compr.	Core
Conventional rail / To be upgraded	Conventional rail / Completed	High speed rail / To be upgraded	High speed rail / Completed	+	+
Conventional rail / Planned	Conventional rail / Planned	High speed rail / Planned	High speed rail / Planned		

TEC



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
Comprehensive Network: Railways, ports and rail-road terminals (RRT)
Core Network: Railways (freight), ports and rail-road terminals (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



12 porti

Draft

Compr.	Core	Compr.	Core	Compr.	Core
Conventional rail / To be upgraded	Conventional rail / Completed	High speed rail / To be upgraded	High speed rail / Completed	+	+
Conventional rail / Planned	Conventional rail / Planned	High speed rail / Planned	High speed rail / Planned		

TEC

Obiettivi strategici di RFI

Utilizzare al meglio gli asset ferroviari disponibili e realizzare interventi mirati per eliminare i “colli di bottiglia”



Incrementare la capacità con interventi tecnologici e infrastrutturali nelle maggiori aree metropolitane a servizio dei grandi volumi di domanda.



Elevare le prestazioni eliminando eventuali punti singoli ed attuando azioni organizzative volte ad una efficace gestione dei servizi



Efficientare le interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi



RETE VIAGGIATORI

Compr.	Core		Compr.	Core		Compr.	Core	
		Conventional rail / Completed			High speed rail / Completed			Airports
		Conventional rail / To be upgraded			To be upgraded to high speed rail			
		Conventional rail / Planned			High speed rail / Planned			

Incremento prestazionale: velocizzazioni

Gli interventi prioritari si concentrano sui tratti di adduzione alla rete AV/AC.

Il Piano Nazionale per il Sud ha già finanziato alcuni interventi sulle principali direttrici del Sud che consentono, mediante interventi tecnologici, l'innalzamento delle velocità fino a 200 km/h.

In particolare:

Relazione	Riduzione Minuti
Roma/Napoli – Bari	25'
Bari – Lecce	13'
Bari – Taranto	circa 10'
Roma –Reggio C.	20'



Finanziati

Da finanziare

Interventi prioritari

Draft

RETE VIAGGIATORI

Compr.	Core	Compr.	Core	Compr.	Core
Conventional rail / To be upgraded	Conventional rail / Completed	To be upgraded to high speed rail	High speed rail / Completed	+	Airports
Conventional rail / Planned	Conventional rail / Planned	High speed rail / Planned			

Itinerario Roma/Napoli – Bari – Lecce/Taranto

Gli interventi previsti sull'itinerario Napoli -Bari - Lecce/Taranto sono sia di natura **tecnologica** (potenziamento tecnologico delle linee e degli impianti, realizzazione di tecnologie innovative per l'incremento della velocità di linea) che **infrastrutturale** (raddoppi di tratte a sb e varianti di tracciato).

I principali benefici prestazionali attesi, a seguito degli interventi di natura tecnologica, sono riconducibili alla riduzione dei tempi di percorrenza sui seguenti collegamenti ferroviari per servizi passeggeri:

- Roma/Napoli – Bari → **25'**
- Bari – Lecce/Taranto → **13'**



Itinerario Bologna – Bari – Taranto/Lecce

Gli interventi previsti sull'itinerario Bologna - Bari sono sia di natura **tecnologica** (realizzazione di tecnologie innovative per l'incremento della velocità) che **infrastrutturale** (raddoppi tratte a sb, upgrading sagoma per il trasporto combinato).

I benefici prestazionali attesi sono riconducibili a:

- per i passeggeri, a seguito degli interventi di natura tecnologica, riduzione del tempo di percorrenza sulla relazione Bologna-Ancona-Bari → **15'**;
- per le merci, l'incremento sagoma a P/C 80 sulla relazione Bologna-Bari-Taranto.



Itinerario Napoli – Salerno - Reggio C.

Gli interventi previsti sull'itinerario Napoli-Salerno-Reggio C. sono sia di natura **tecnologica** (realizzazione di tecnologie di distanziamento per l'incremento della velocità) che **infrastrutturale** (elettrificazione).

I benefici prestazionali attesi sono riconducibili a:

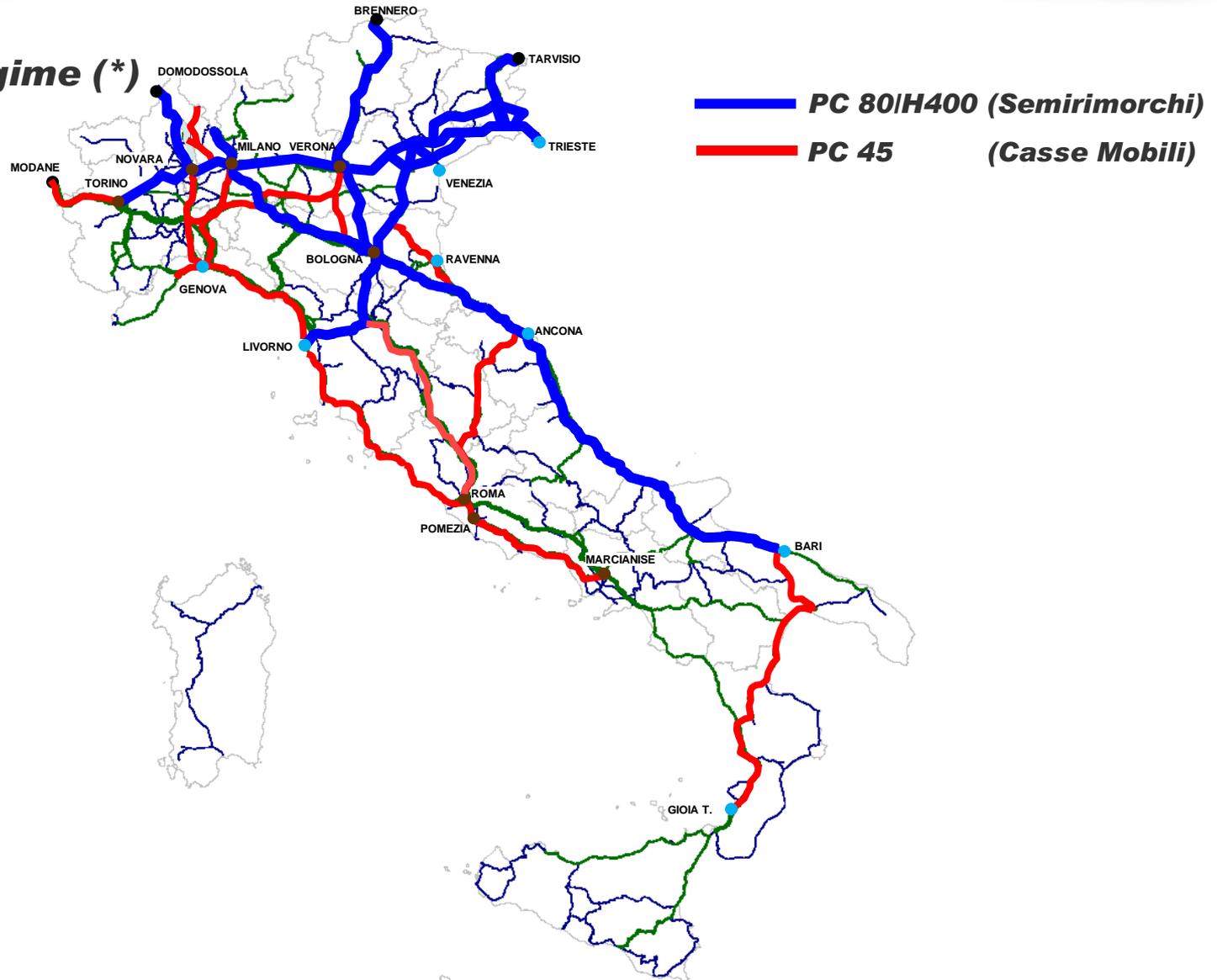
- per i passeggeri, a seguito degli interventi di natura tecnologica, riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Roma-Reggio C → **20'**



Incremento prestazionale: Sagome

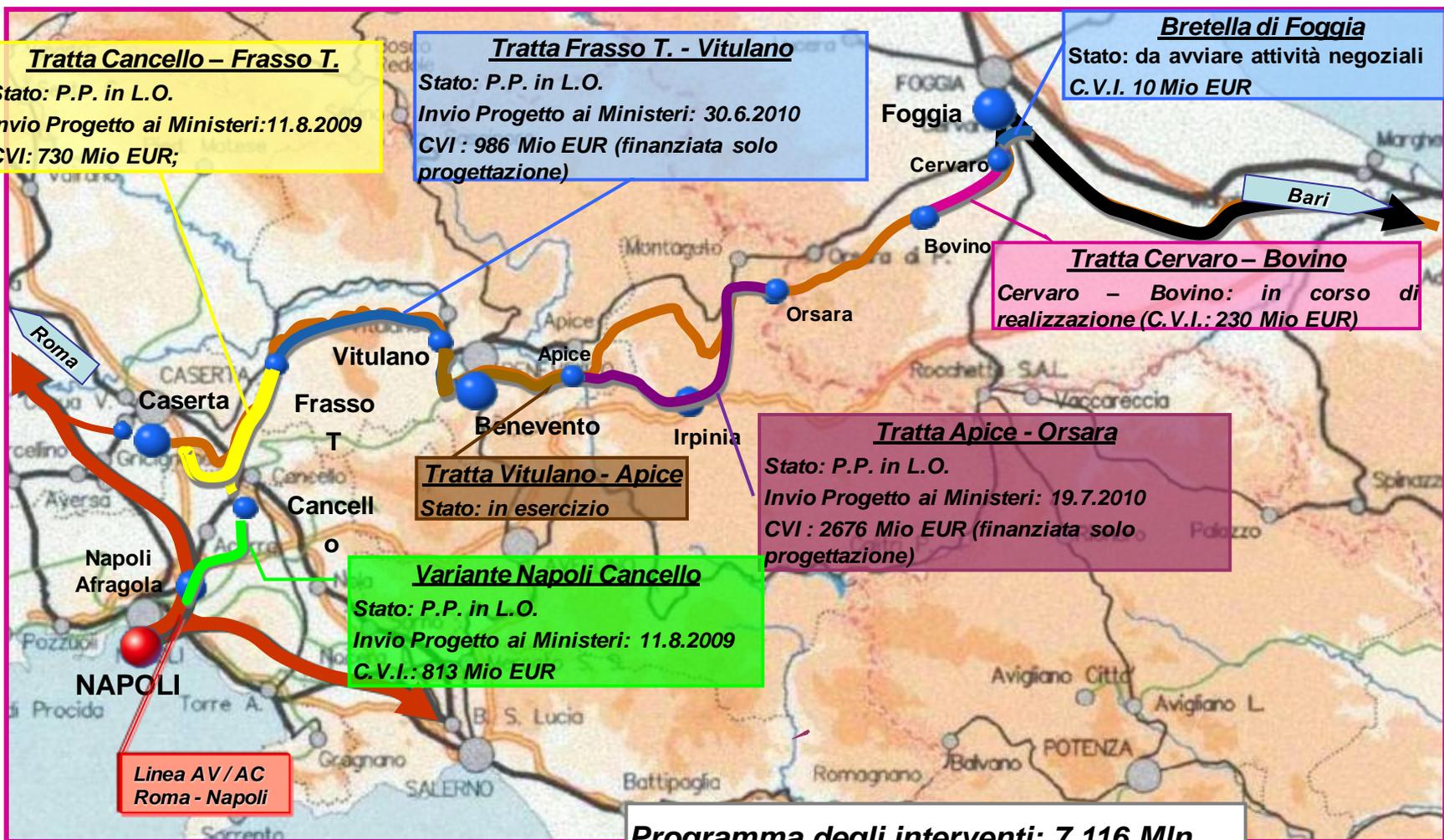
(per circolazione merci su Autostrada Viaggiante ed High-Cube)

Situazione a regime (*)



CIS: Direttrice Napoli - Bari - Lecce/Taranto

localizzazione interventi infrastrutturali



CIS: Direttrice Napoli – Bari - Lecce/Taranto

localizzazione interventi natura tecnologica

▪ Velocizzazione Napoli-Bari

Stato: da avviare PP

CVI: 15 M€

— Area d'intervento

• Nodo di Napoli: ACC Napoli Centrale

Stato: da avviare PP

CVI: 85 M€

▪ Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico

Stato: sviluppata PD

CVI: 77 M€

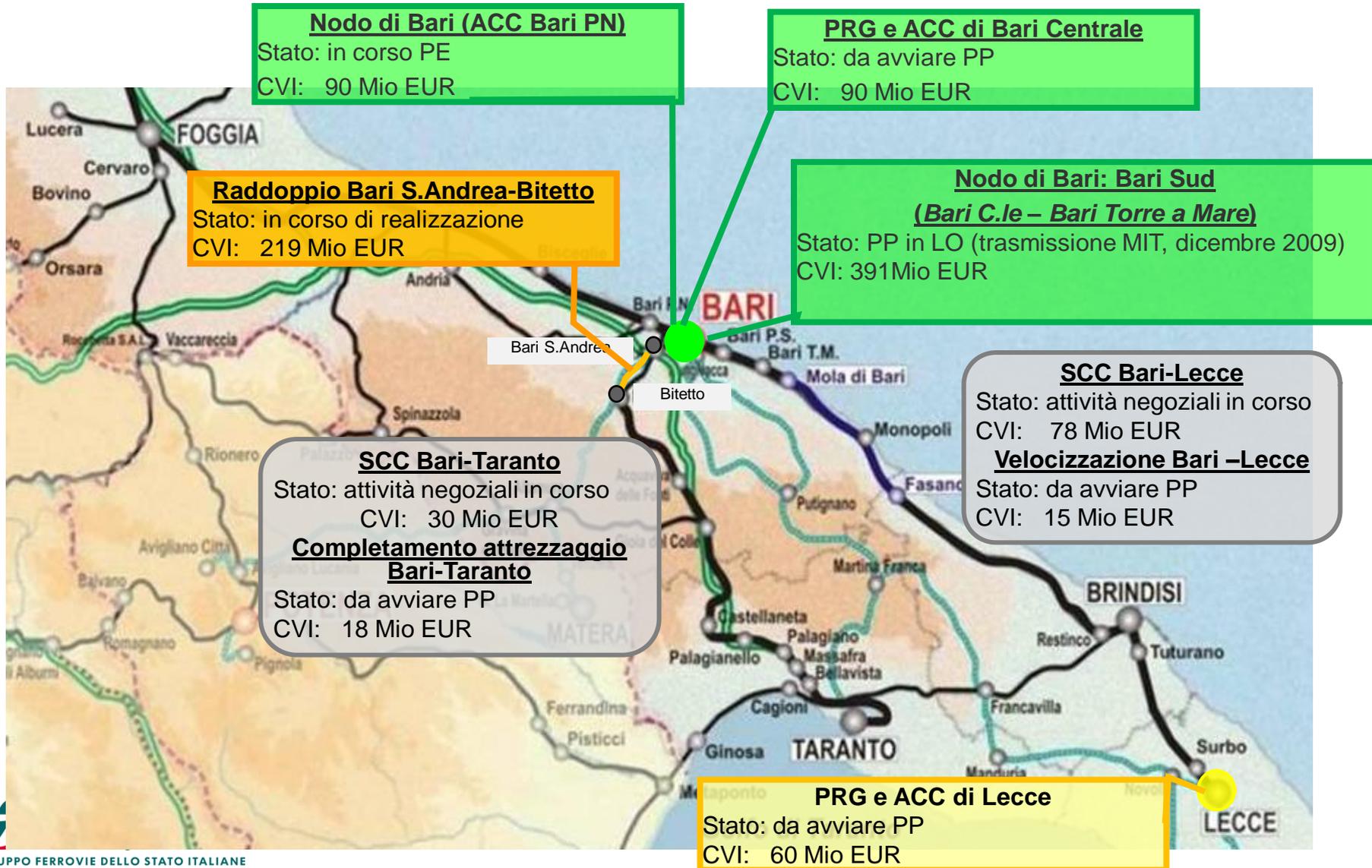
▪ Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico – ulteriore fase

Stato: da avviare PP

CVI: 28 M€

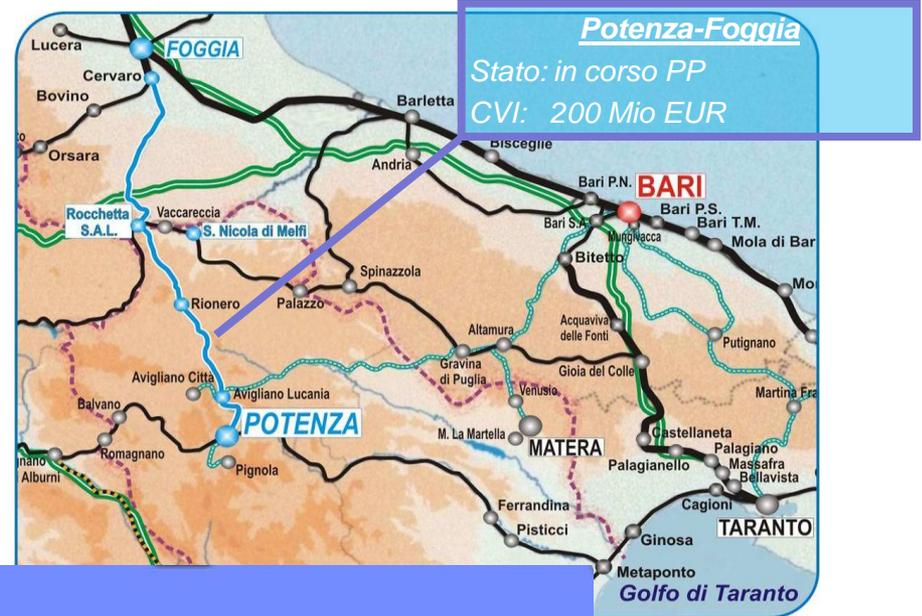
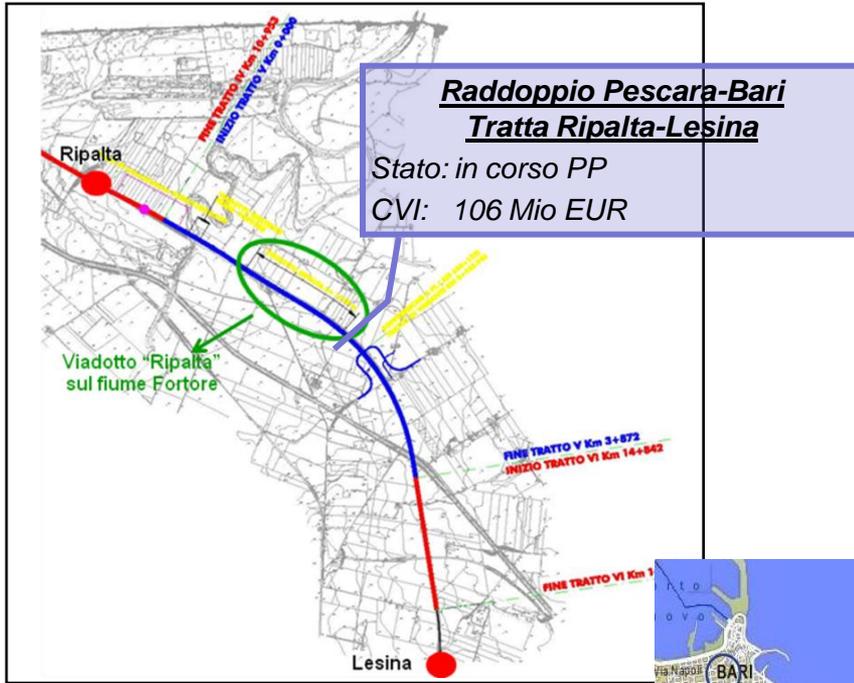
CIS: Direttrice Napoli – Bari - Lecce/Taranto

localizzazione interventi natura tecnologica



CIS: Direttrice Napoli – Bari - Lecce/Taranto e linea Potenza - Foggia

localizzazione interventi infrastrutturali



Lista Porti "Core"

- GENOVA
- LIVORNO
- LA SPEZIA
- GIOIA TAURO
- TARANTO
- BARI (non collegato come ferrovia)
- ANCONA
- RAVENNA
- TRIESTE
- VENEZIA



Compr.	Core		Compr.	Core		Compr.	Core	
		Conventional rail / Completed			High speed rail / Completed			Ports
		Conventional rail / To be upgraded			To be upgraded to high speed rail			RFET
		Conventional rail / Planned			High speed rail / Planned			

Il porto di Taranto – situazione attuale



- 1) Porto storico
- 2) Molo polisetoriale
5 binari di banchina di lunghezza da 550 a 1000 metri.
- 6) Stazione di Cagioni
1 binario A/P di 750 metri e un fascio di 3 binari P/C di lunghezza da 550 a 620 metri.
- 7) Stazione di Bellavista
4 binari A/P di lunghezza da 620 a 650 metri.

Il porto di Taranto – situazione futura



- 1) Porto storico – 1° sporgente
- 2) Molo polisetoriale
- 3) V sporgente
- 4) Porto storico – 4° sporgente
- 5) Piattaforma Logistica
- 6) Stazione di Cagioni
- 7) Stazione di Bellavista

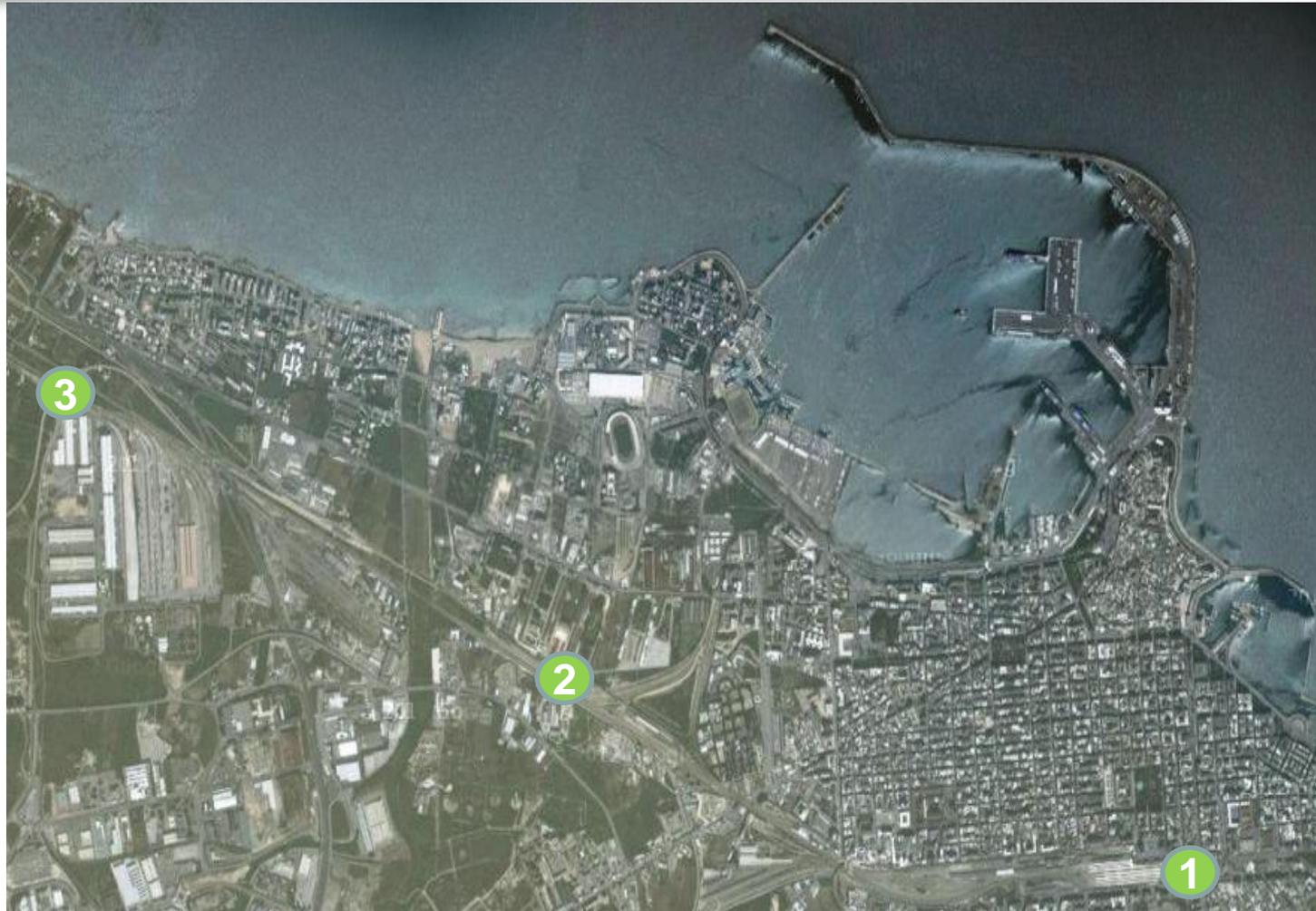
Potenziamento della stazione di Cagioni con realizzazione stazione elementare a servizio del molo polisetoriale e collegamento al V sporgente (modulo 700-750m).

In seconda fase, realizzazione di una nuova stazione elementare alle spalle del porto storico con collegamento alla piattaforma logistica (Gavio) e al 1° e 4° sporgente.

In terza fase modifiche alla stazione di Bellavista e collegamento al Distripark (attivazione per fasi entro il 2015).

Il porto di Bari- situazione attuale

Ad oggi il porto di Bari non è collegato alla Rete Ferroviaria Nazionale.

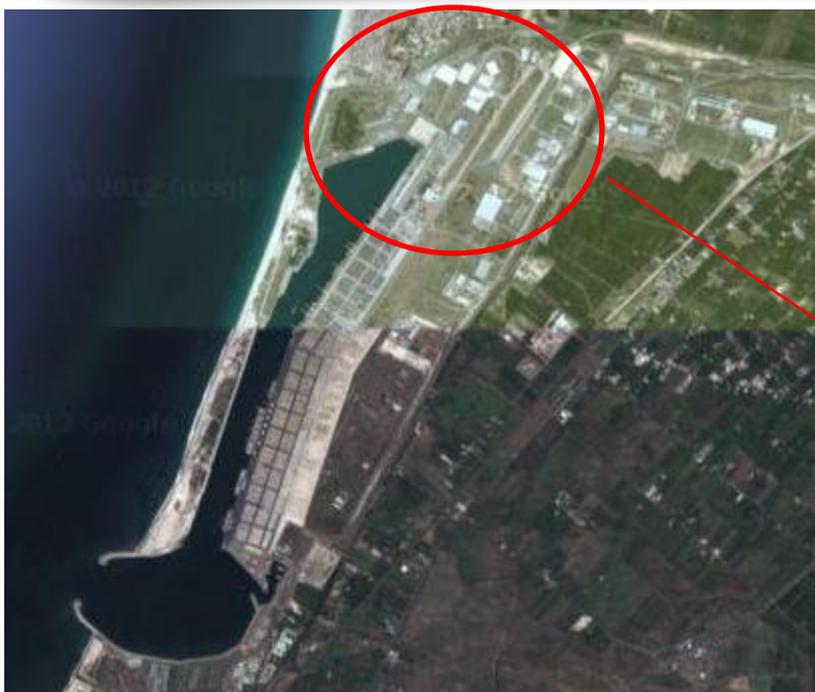


1) Stazione di Bari C.le

2) Stazione Bari Parco Nord

3) Scalo pubblico Bari Lamasinata

Il porto di Gioia Tauro – situazione futura



Zoom



1) Stazione di San Ferdinando

2) Raccordo portuale Gruppo ICOBLG logistic (auto)

3) Raccordo portuale Grandi Unità di Carico

Treno diagnostico di ultima generazione

Grazie per l'attenzione



Colori:
Giallo PMS 143 C
Blu PMS 283 C
Rosso PMS 186 C

Font:
DIAMANTE
Helvetica Bold Extendet Oblique
Diagnostica Manutenzione Tecnologica
Helvetica Medium Italic

scocca giallo segnale con longarone blu e nastro finestrini grigio
marchio RFI senza la scritta "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane"

marcatura carrozza intercambiabile in prespaziato e marchio RFI senza la scritta "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane"