



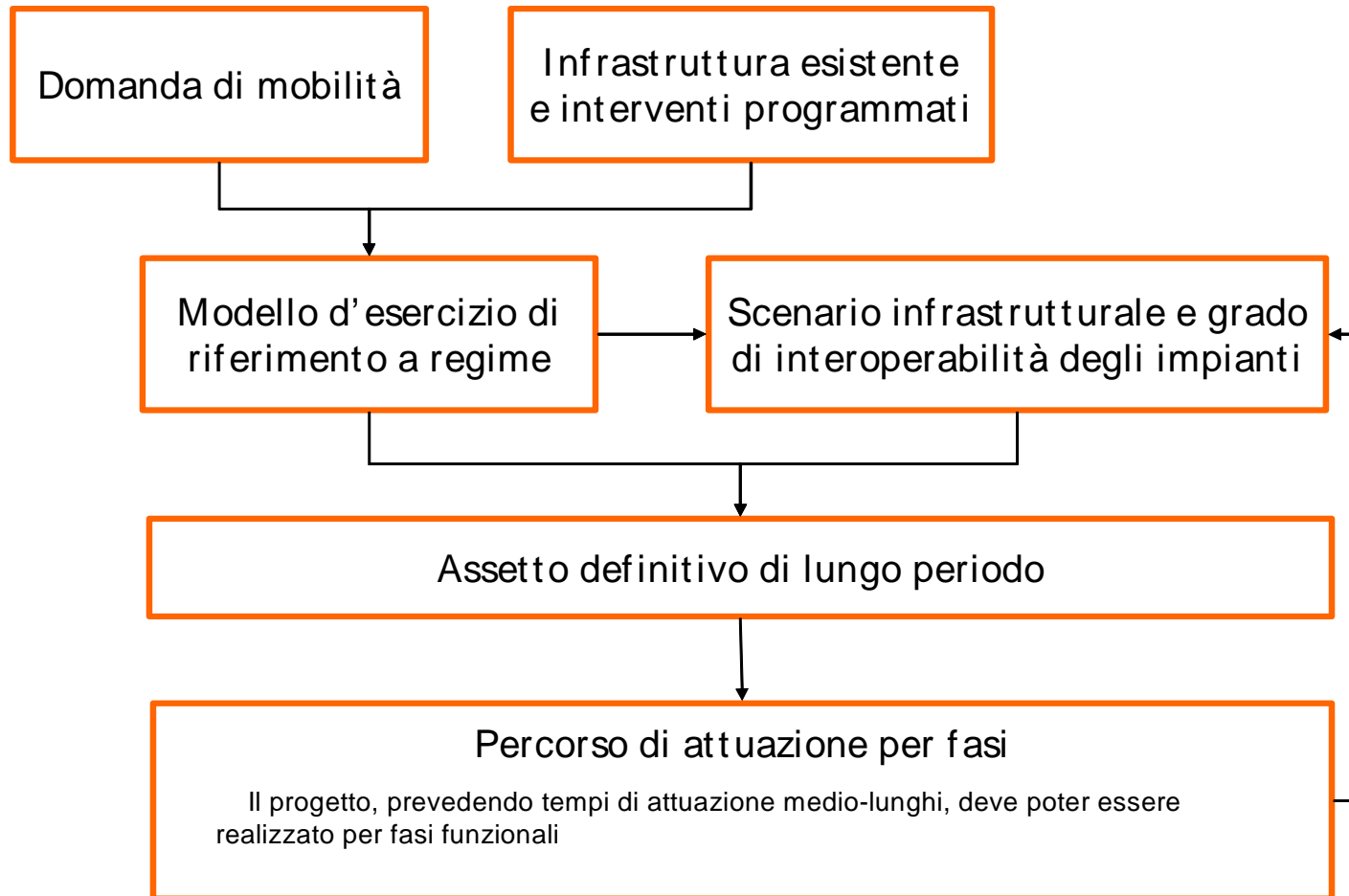
Da Ferrovia isolata a Impresa di Trasporto in rete

Il Piano Strategico

OBIETTIVI e STRATEGIE GENERALI di INTERVENTO

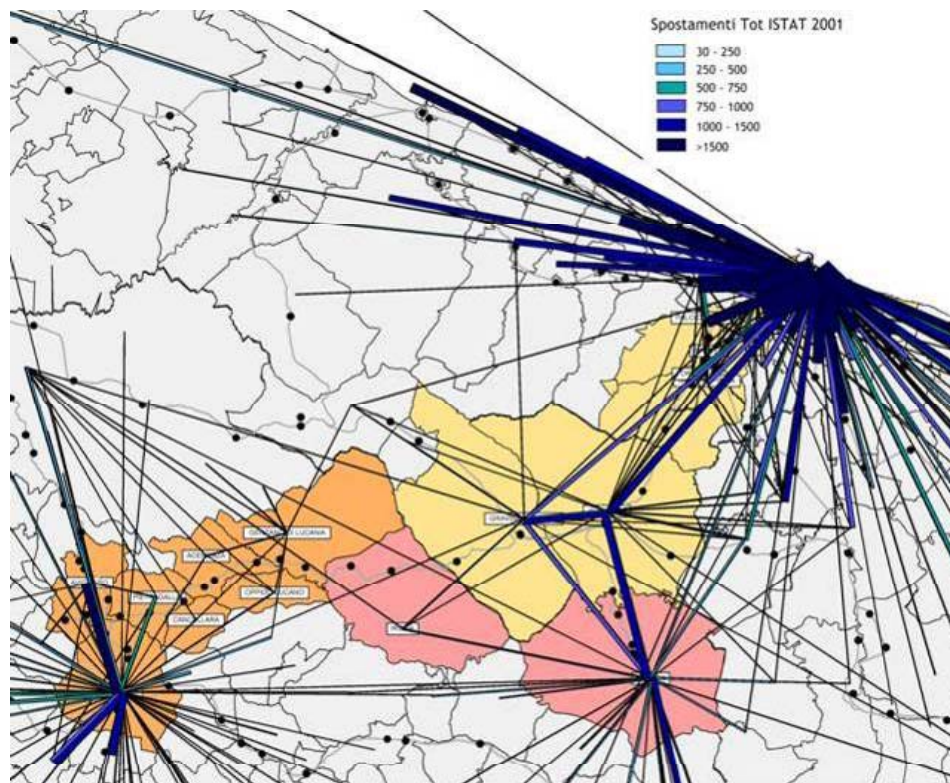
- **Rinnovo e potenziamento del materiale rotabile** puntando ad un progressivo svecchiamento e all'omogeneizzazione dell'asset aziendale.
- **Potenziamento e velocizzazione delle tratte a maggior traffico** attuale e/o potenziale nel medio periodo sulla base di un modello di esercizio di riferimento. Priorità di intervento assegnata agli ambiti in cui la ferrovia è in grado di esprimere meglio le proprie potenzialità in base al traffico e alle caratteristiche del contesto da servire.
- **Velocizzazione del collegamento interregionale e nuovi ruoli in ambito metropolitano/urbano** per acquisire nuovi segmenti di domanda al trasporto su rotaia. In uno scenario di medio - lungo periodo, FAL, grazie alla collocazione e alle caratteristiche della propria rete, punta a proporsi come vettore in grado di garantire tanto un'offerta di servizi veloci tra città quanto un'offerta di carattere metropolitano territoriale e addirittura urbano all'interno delle città di Bari, Potenza e Matera
- **Riorganizzazione della rete degli impianti di manutenzione** per razionalizzare e snellire i cicli di manutenzione e l'organizzazione degli impianti fissi.

Approccio progettuale

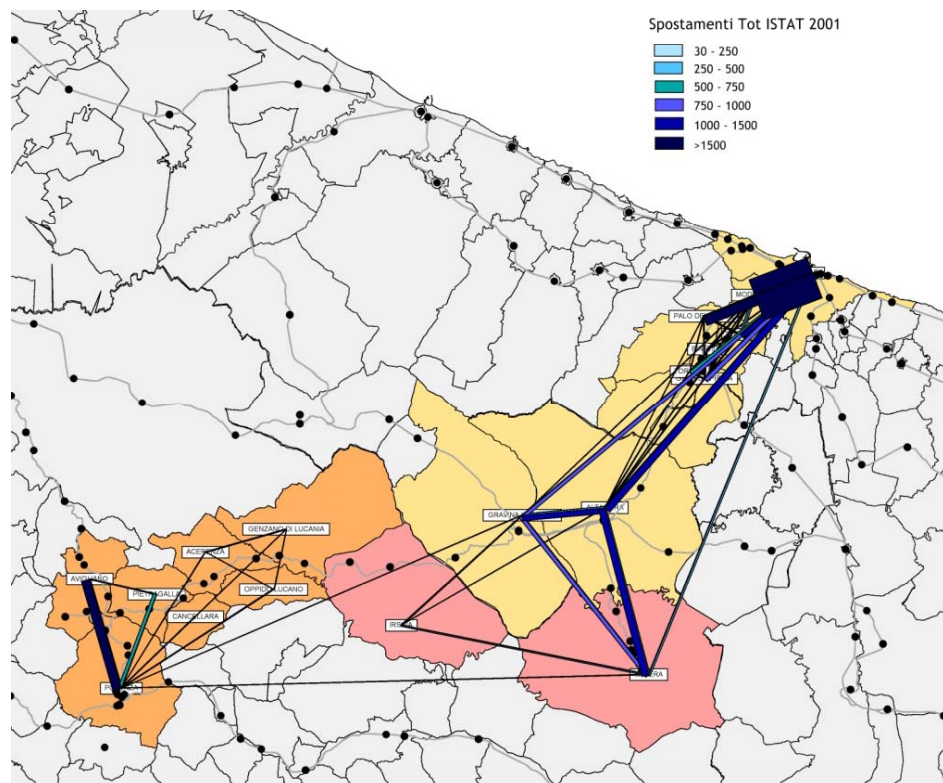


Domanda di mobilità

Una struttura multipolare e fortemente eterogenea



Totale degli spostamenti che interessano il Bacino di Traffico della rete FAL (Interni e di scambio - tutte le modalità)



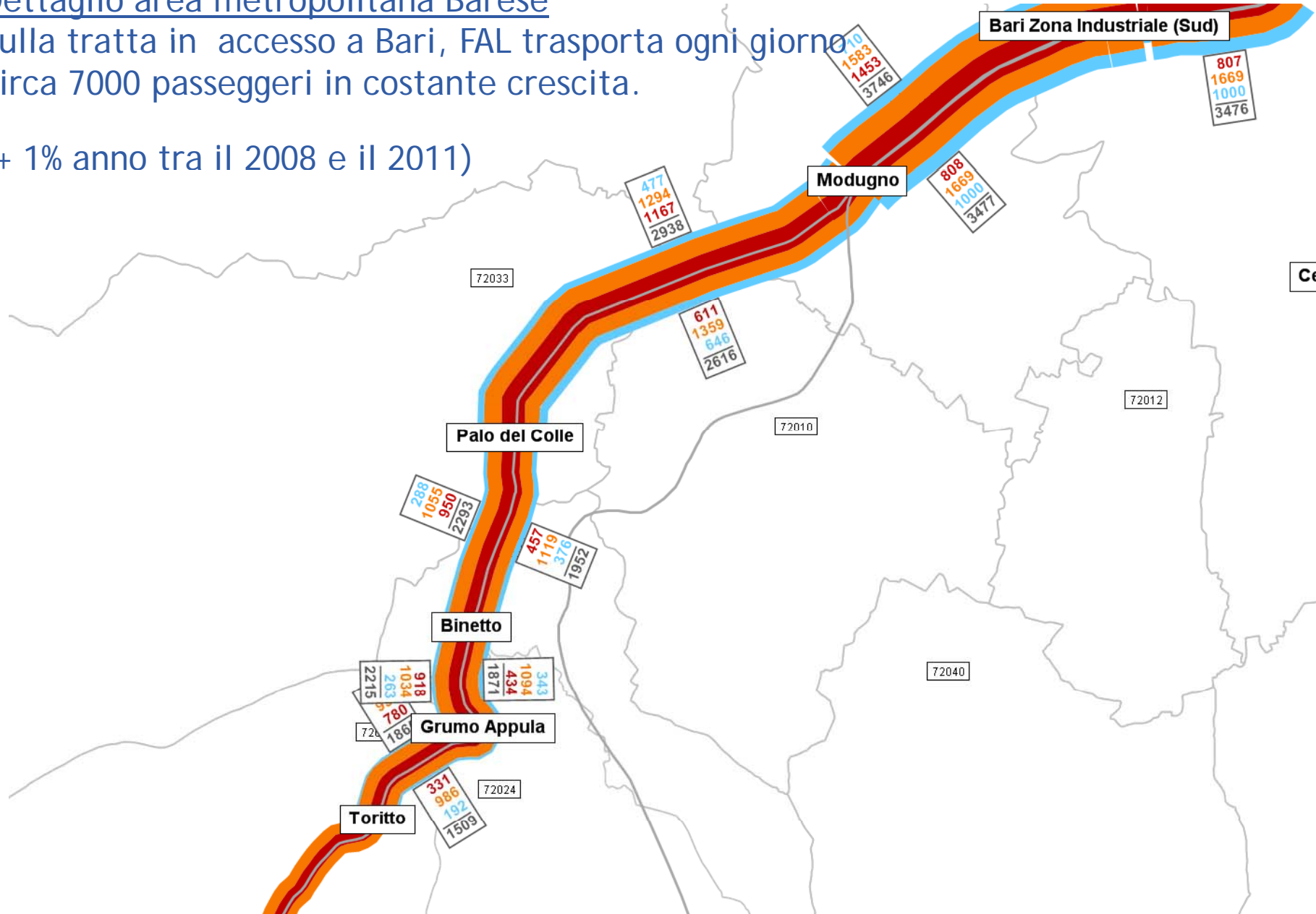
Solo spostamenti interni al Bacino di traffico della rete FAL (tutte le modalità)

I flussi sulla rete FAL

Dettaglio area metropolitana Barese

Sulla tratta in accesso a Bari, FAL trasporta ogni giorno circa 7000 passeggeri in costante crescita.

(+ 1% anno tra il 2008 e il 2011)



Potenziamento della flotta 1/2

Il Revamping della flotta in esercizio

Negli ultimi 3 anni è stato messo in atto, e recentemente completato, un piano di recupero e trasformazione del materiale rotabile esistente da dedicare, parallelamente all'entrata in esercizio del nuovo materiale rotabile, alle relazioni di lunga percorrenza e a quelle con minore traffico. Complessivamente sono stati completamente ristrutturati 32 pezzi con una spesa complessiva di circa 2 M€



Potenziamento della flotta 2/2

Il nuovo materiale rotabile

L'asset ferroviario è stato potenziato acquistando 11 nuovi treni Stadler di cui:

6 a tre casse ;

4 a due casse:

• Investimento: 60 M€



Il Parco autobus è stato rinnovato per circa il 40% acquistando:

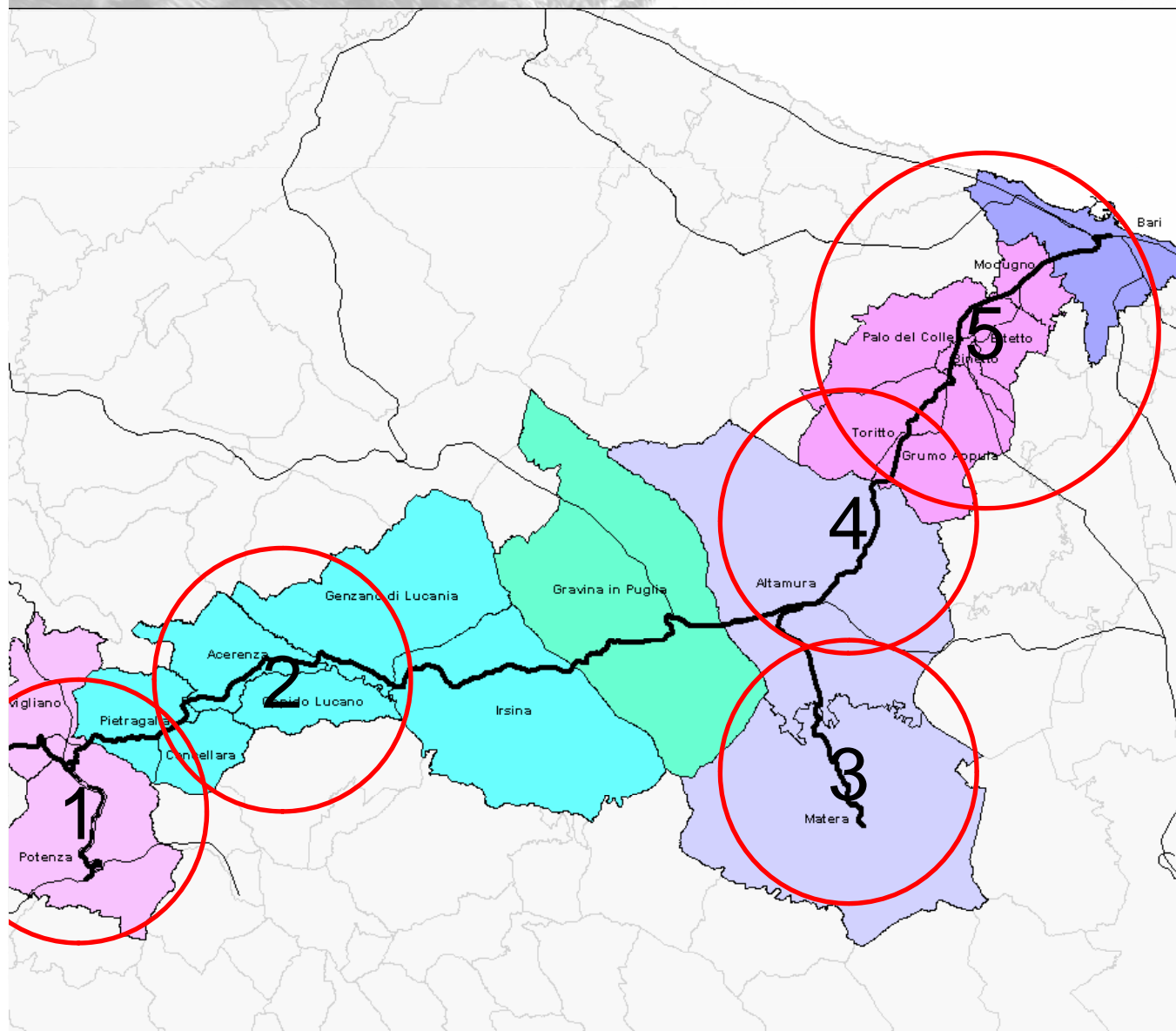
- 40 autobus da 12 metri;
- 5 autobus da 9,5 metri per il servizio in aree di montagna;
- Investimento: 9 M€

Il restyling delle stazioni



Gli interventi di Restyling hanno interessato tutte le stazioni della rete pugliese

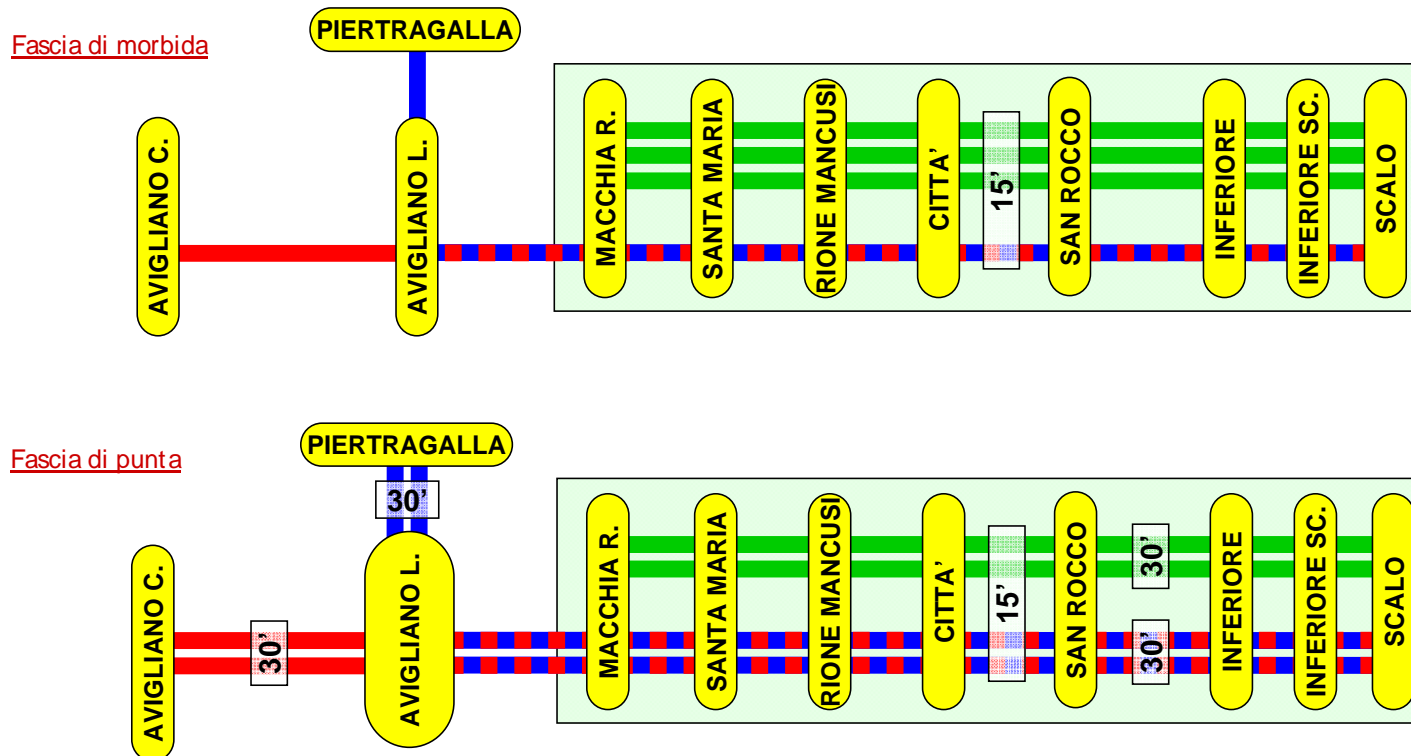
Gli interventi strategici sulla rete



1. SFM Potenza
2. Velocizzazione Oppido-Cancellara
3. SFM Matera
4. Velocizzazione Altamura – Toritto
5. SFMT Bari



SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO dell'HINTERLAND POTENTINO (intervento finanziato per 19 M€ L.133/08)



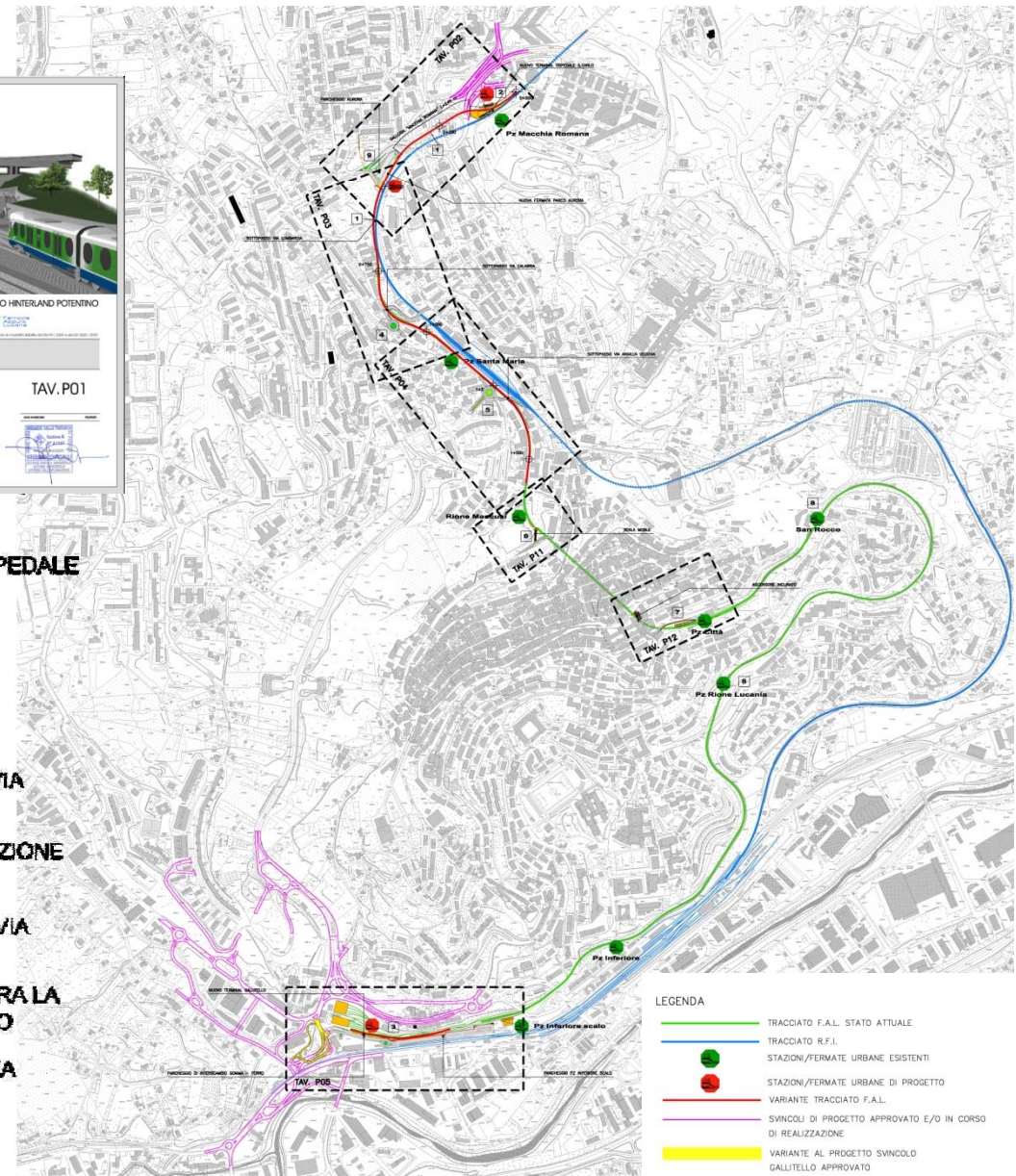
MODELLO di ESERCIZIO di RIFERIMENTO → competitività su distanze brevi

- un servizio cadenzato ai 15' nelle fasce di punta nell'ambito urbano di Potenza;
- estensioni con cadenzamento ai 60' con rinforzi nelle ore di punta verso Avigliano Città e in raccordo orario verso Pietragalla (Acerenza nelle fasce di punta) in corrispondenza di Avigliano Lucania.

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI: COROGRAFIA



- 1 - VARIANTE E PROLUNGAMENTO LINEA FAL TRA IL NUOVO TERMINAL OSPEDALE S. CARLO E LA STAZIONE DI POTENZA S. MARIA.
- 2 - NUOVO TERMINAL OSPEDALE S. CARLO
- 3 - NUOVO TERMINAL GALLITELLO, STAZIONE BUS, PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO GALLITELLO E INTERVENTI CONNESSI SULLA VIABILITA' ESISTENTE E PROGRAMMATA
- 4 - ELIMINAZIONE P.L. VIA CALABRIA E RIQUALIFICAZIONE INTERSEZIONE VIA CALABRIA - VIA ANGILLA VECCHIA - VIALE FIRENZE
- 5 - ELIMINAZIONE P.L. VIA ANGILLA VECCHIA E RIQUALIFICAZIONE INTERSEZIONE VIA ANGILLA VECCHIA - VIA ZARA
- 6 - SCALE MOBILI DI COLLEGAMENTO TRA LA FERMATA RIONE MANGUSI E VIA ARMELLINI
- 7 - PERCORSO PEDONALE E ASCENSORE INCLINATO DI COLLEGAMENTO TRA LA STAZIONE DI POTENZA CITTA', CORSO GARIBALDI E CORSO XVII AGOSTO
- 8 - AMMODERNAMENTO FERMATE RIONE MANGUSI, SAN ROCCO E POTENZA RIONE LUCANIA
- 9 - NUOVA FERMATA PARCO AURORA E PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO



SFM a Potenza

PROGETTO PRELIMINARE di SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO dell'HINTERLAND POTENTINO

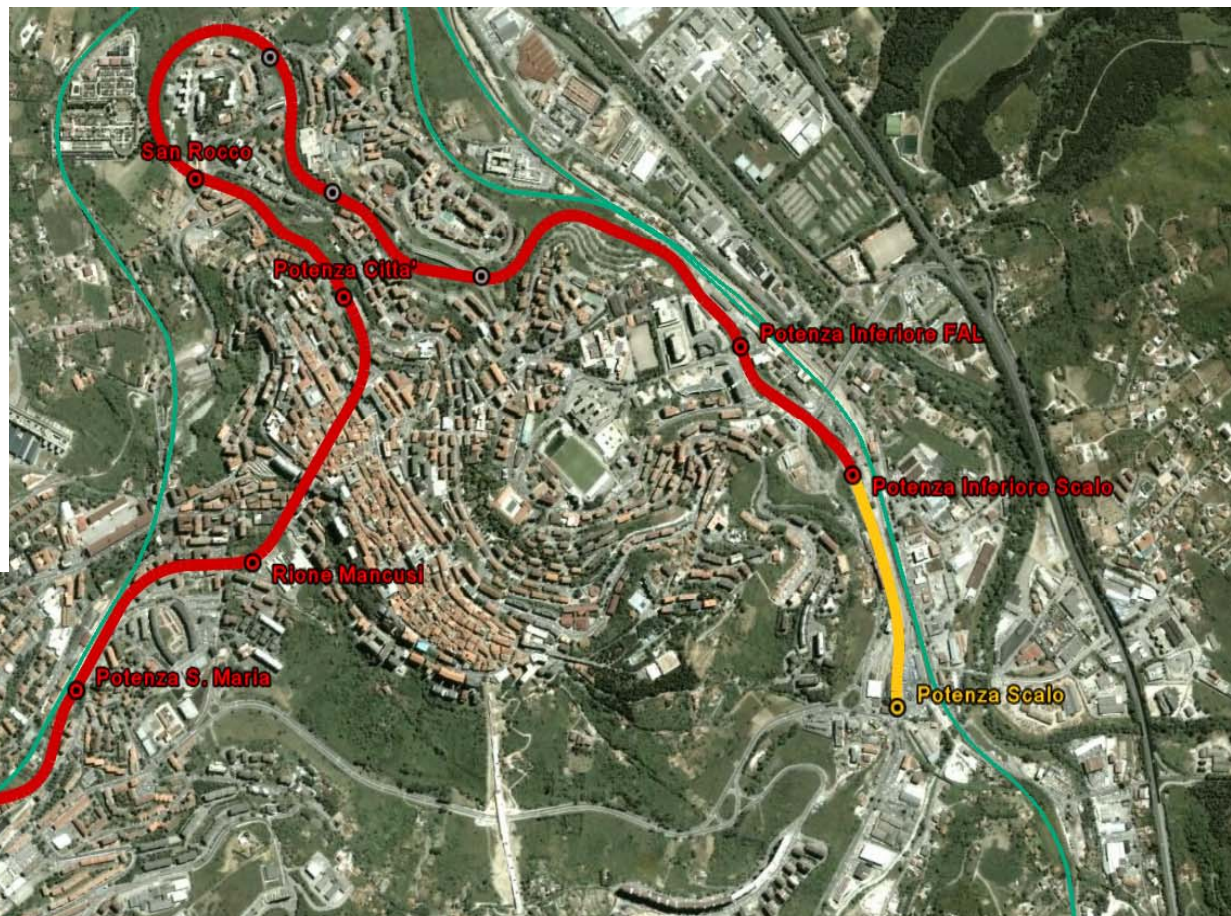
Per attuare il MODELLO di ESERCIZIO di RIFERIMENTO è necessaria la
INDIPENDENZA DELL'ESERCIZIO DEL SERVIZIO URBANO tra Potenza S. Maria e Potenza Macchia Romana
(Ospedale)

rispetto alla rete RFI per evitare reciproche perturbazioni con i servizi di Trenitalia e per effettuare capolinea a Macchia Romana evitando lo spreco di percorrenze che si avrebbe se il girobanco venisse effettuato al Posto di Movimento di Tiera.

→ realizzazione di un tratto di **650 metri di nuovo binario** (350 in galleria o trincea coperta) tra l'attuale comunicazione con la rete RFI e la fermata di Macchia Romana dove si prevedono due binari dotati di marciapiede autonomo rispetto all'esistente (SCENARIO di MEDIO PERIODO)

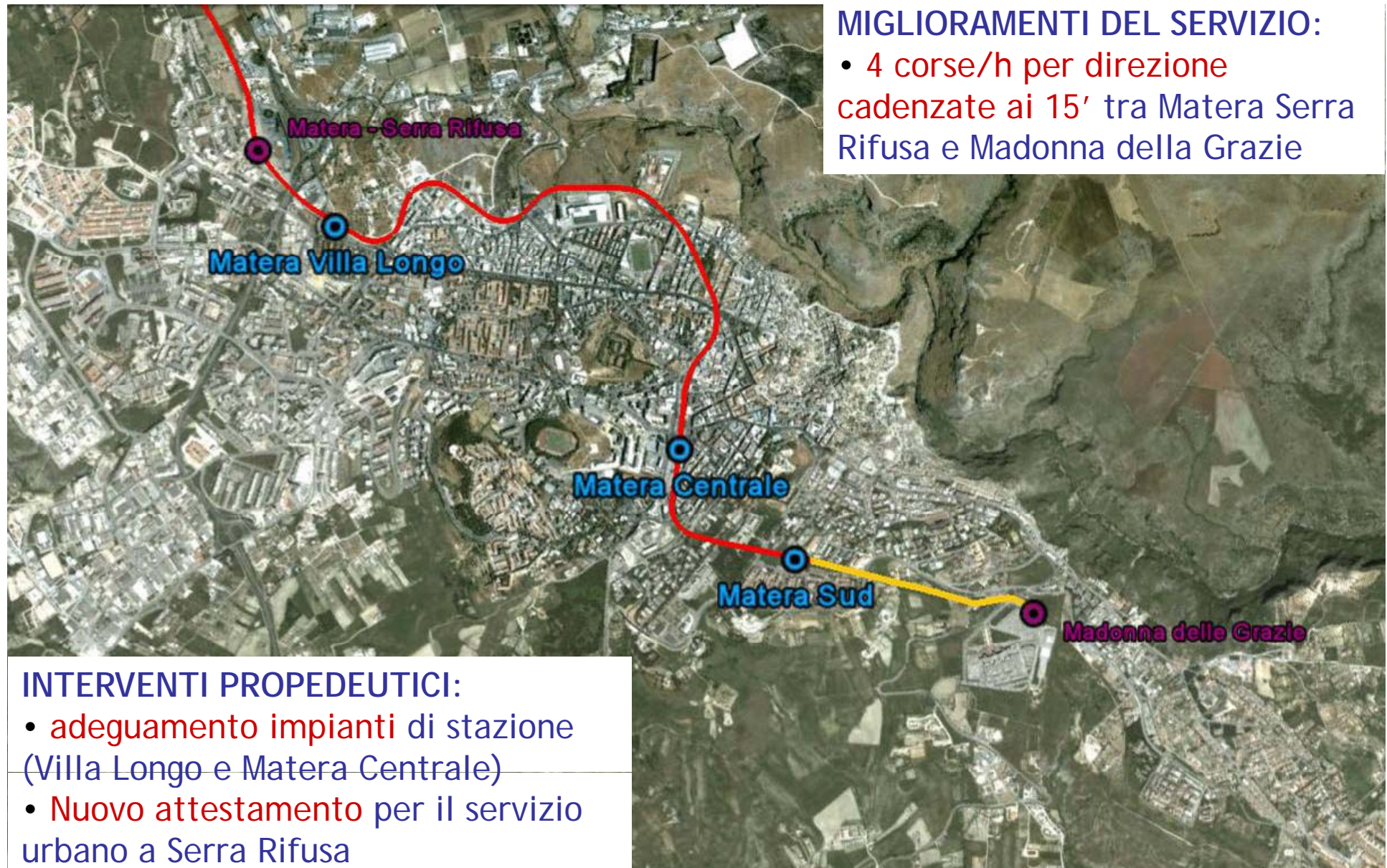
→ meccanizzazione dei collegamenti pedonali dalla fermata di Rione Mancasi, dalla stazione di Potenza Superiore al centro storico e verso Macchia Romana (PUM)

→ realizzazione di un terminal intermodale all'interno delle aree ferroviarie di Potenza inferiore scalo (contiguo al nuovo nodo complesso stradale del Gallitello)

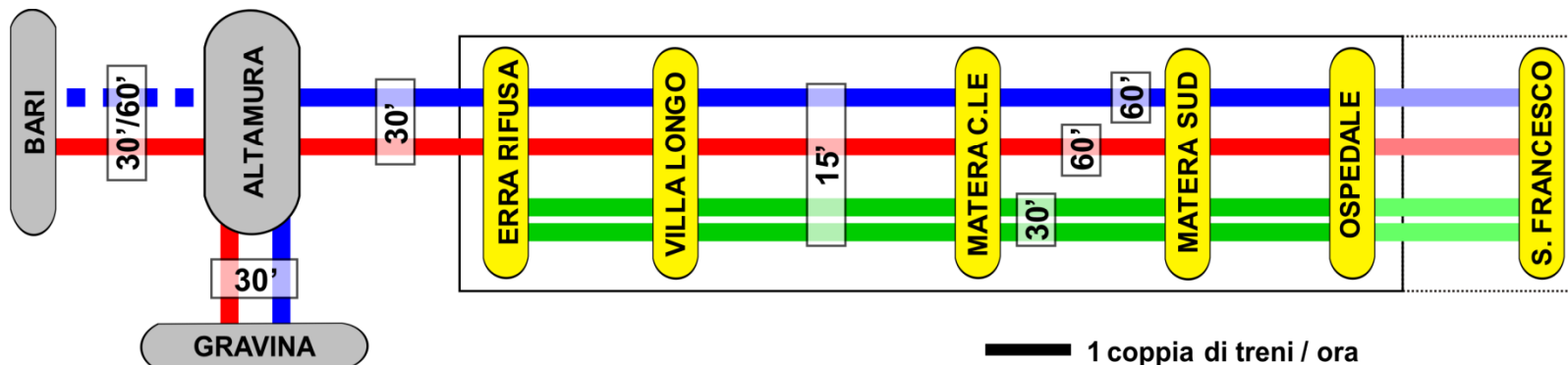


SFM a Matera

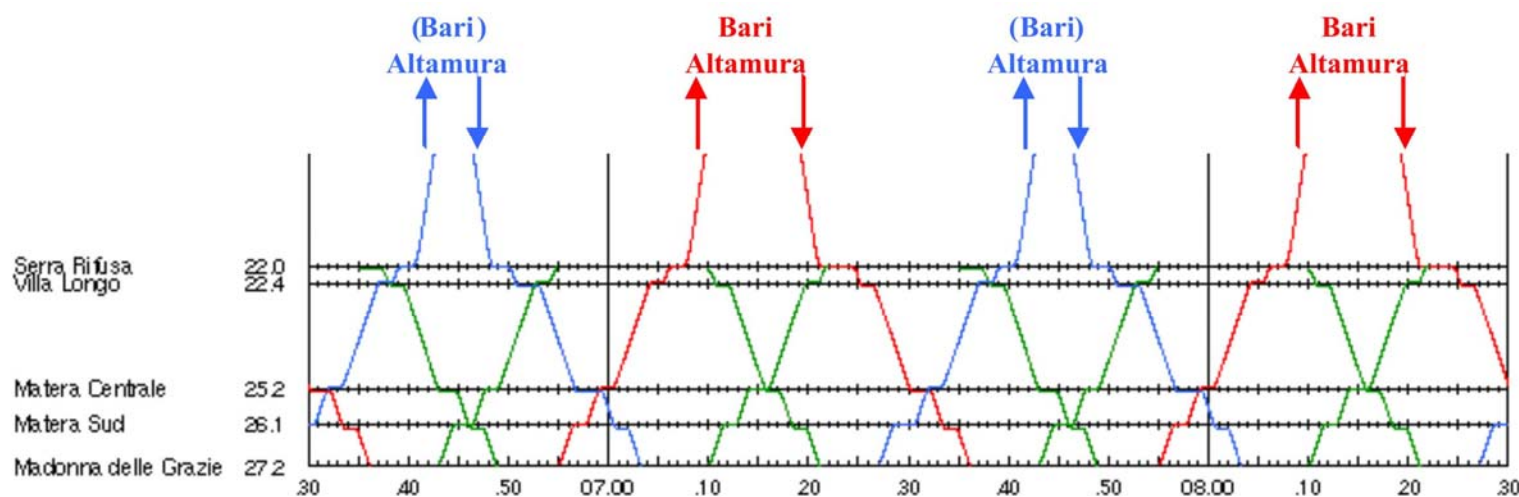
PROGETTO di SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO a MATERA



Schema del modello di esercizio teorico SFMM nella tratta Matera - Altamura



Orario grafico del SFMM - fascia di punta

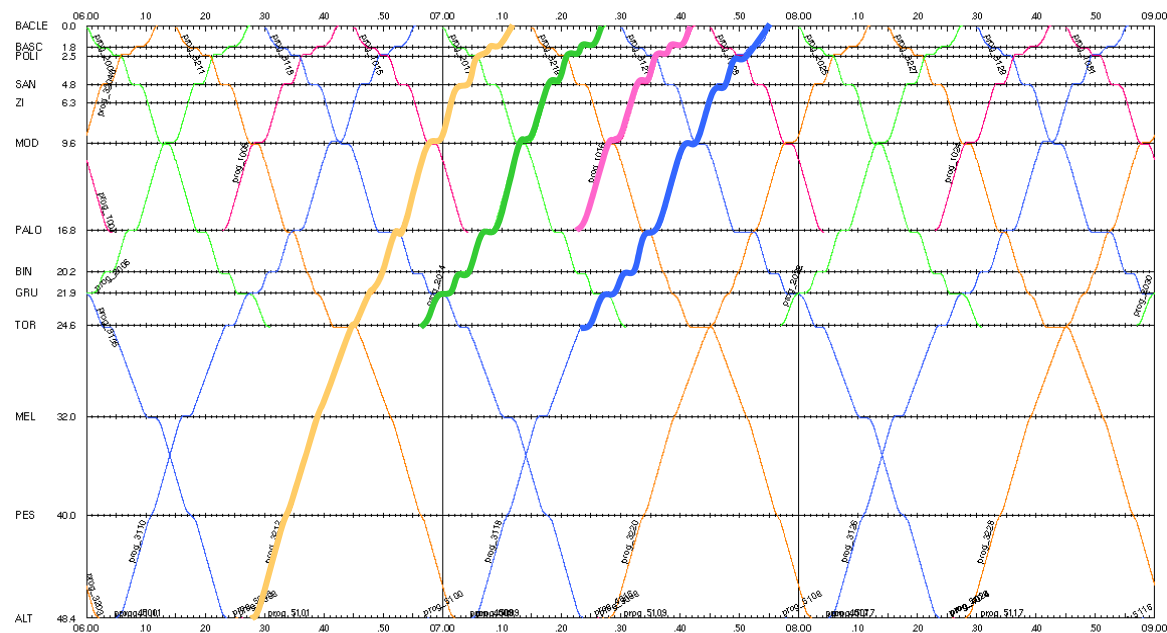


Servizio Ferroviario Territoriale/Metropolitano nell' area Barese

- Da Toritto sono previsti 3 collegamenti all'ora da-per Bari
- Da Palo sono previsti 4 collegamenti all'ora cadenzati ai 15' da-per Bari.
- Tra Palo e Bari i treni sono omotachici e effettuano servizio in tutte le fermate



Bari C.le - Altamura



Potenziamenti infrastrutturali

RADDOPPIO BARI SCALO-MODUGNO, tratta Bari Scalo-Bari Sant'Andrea

Il cadenzamento ai 15' tra Palo del Colle e Bari Centrale prevede la realizzazione del raddoppio di binario tra Palo del Colle e Bari Scalo. L'intervento è agevolato dalla dismissione della tratta in affiancamento della linea RFI Bari-Taranto. (Intervento finanziato per 46 M€)

