

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVIII LEGISLATURA —————

N. 46

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti
tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria
italiana Spa

(Parere ai sensi dell'articolo 1, commi 1 e 2, della legge 14 luglio 1993, n. 238)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 5 settembre 2018)



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

M. INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione
Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0028206-05/09/2018-USCITA

Illustre Presidente,

REPUBLICA ITALIANA
GABINETTO DEL PRESIDENTE
7/9/2018
Prot. n° 2567 - 2018
Cat. N°

inoltre, per l'acquisizione del parere delle Commissioni permanenti competenti per materia, lo schema di Contratto di programma- parte investimenti 2017-2021 (CdP-I) tra questo Dicastero e Rete ferroviaria italiana SpA, per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e del rispetto di livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, ai sensi dell'articolo 1, della legge 14 luglio 1993, n. 238.

Il documento, recepisce le raccomandazioni espresse dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera 7 agosto 2017 n. 66 e le osservazioni formulate dalla Corte dei conti in sede di registrazione della stessa, ed è completato dalla *Relazione di sintesi* redatta dalla competente Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie.

Al riguardo si specifica che, al fine di permettere il monitoraggio sulla realizzazione delle opere e sui relativi investimenti e consentire alle Commissioni parlamentari la possibilità di verifica in ordine agli stessi, è stata realizzata, da parte di Rete ferroviaria italiana S.p.A., una banca dati ricognitiva degli interventi previsti dal Contratto di programma in parola, consultabile attraverso un'apposita pagina internet, che verrà costantemente aggiornata sulla base dell'avanzamento dei relativi lavori.

Danilo Toninelli

Senatrice
Maria Elisabetta Alberti Casellati
Presidente del Senato della Repubblica



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2021 PARTE INVESTIMENTI

tra

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2021

PARTE INVESTIMENTI

TRA

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE, E DEI TRASPORTI

E

LA RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.,

in persona dell'amministratore delegato *pro-tempore*

Congiuntamente individuate come "le Parti"

PREMESSO che

- A. l'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., stabilisce che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti debba trasmettere al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia, i contratti di programma, i contratti di servizio ed i relativi aggiornamenti, corredati del parere, ove previsto, del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica –CIPE-, in attuazione dell'art. 3 del Decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, di approvazione del regolamento recante devoluzione delle funzioni dei comitati interministeriali soppressi e per il riordino della relativa disciplina.
- B. Con il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 è stata rilasciata a favore delle Ferrovie dello Stato – Società dei Trasporti e Servizi per Azioni e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e nelle integrazioni apportate con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 60T in data 28 novembre 2002 e n. 3T in data 19 gennaio 2006 nonché nel Contratto di Programma.
- C. L'art. 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144, istituisce, al comma 5, presso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), un sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP), funzionale all'alimentazione di una banca dati, tenuta nell'ambito dello stesso Comitato.
- D. L'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n.3, dispone che, a decorrere dal 1 gennaio 2003, ai fini del suddetto Monitoraggio, ogni progetto di investimento pubblico nuovo o in corso di attuazione, sia dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP).
- E. L'articolo 4 del Decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162 recepisce la Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e istituisce, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito ANSF), la quale ha assunto le attribuzioni in materia di sicurezza ferroviaria indicate nel decreto sopra citato e già esercitate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e/o dalle società del Gruppo.
- F. All'articolo 12 dello stesso Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n. 162, a seguito delle modifiche introdotte dall' art. 24 comma 3 bis della legge 98 del 9 agosto 2013 di conversione del decreto legge 69 del 21 giugno 2013 - cd. Decreto del fare) è stato aggiunto il comma 3-bis "*le modifiche di cui al comma 2 non possono prescrivere livelli di sicurezza diversi da quelli minimi definiti dai CST, a meno che non siano accompagnate da una stima dei sovracosti necessari e da un'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura e per le imprese ferroviarie, corredata di stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione*".

- G. La Legge Finanziaria n° 191 emanata il 23 dicembre 2009 ha istituito all'art. 2 commi 232 e ss., con specifico riferimento a progetti prioritari rientranti nel programma delle infrastrutture strategiche, la fattispecie dei *“progetti da realizzare per lotti costruttivi non funzionali”*.
- H. La legge 31 dicembre 2009, n. 196, recante legge di contabilità e finanza pubblica, e successive modificazioni, ha istituito all'art. 13 la banca dati unitaria delle amministrazioni pubbliche (BDAP) presso il Ministero dell'economia e delle finanze - Ragioneria Generale dello Stato (MEF-RGS) al fine di assicurare un efficace controllo e monitoraggio degli andamenti della finanza pubblica, ed ha delegato il Governo all'articolo 30, comma 8 e 9 ad adottare uno o più decreti legislativi, al fine di garantire la razionalizzazione, la trasparenza, l'efficienza e l'efficacia delle procedure di spesa relative ai finanziamenti destinati alla realizzazione di opere pubbliche.
- I. In data 3 agosto 2011 il CIPE ha approvato il documento programmatico di attuazione del Piano nazionale per il sud come da delibera n° 62 registrata alla corte dei Conti in data 21 dicembre 2011 Reg. 12, Fog. 33.
- J. In data 10 e 14 dicembre 2011 sono stati sottoscritti gli accordi tra il Ministero per i rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale e le Regioni Campania, Puglia, Sardegna, Sicilia e Calabria a seguito dei quali sono stati stanziati finanziamenti per investimenti al Sud derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale.
- K. Il 31 maggio 2011 è stato emanato il decreto legislativo n° 88 recante disposizioni in materia di risorse aggiuntive per promuovere lo sviluppo economico e la coesione sociale e territoriale, per rimuovere gli squilibri economici, sociali, istituzionali e amministrativi del Paese e che a tale scopo sono stati stipulati appositi Contratti Istituzionali di Sviluppo tra le Regioni interessate e le amministrazioni competenti in attuazione degli investimenti nelle aree sottoutilizzate.
- L. Il 6 febbraio 2012 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.30 il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 di attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche (MOP) e di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti.
- M. Il 26 ottobre 2012 è stata emanata la delibera n° 124 con la quale il CIPE ha disposto l'istituzione di un tavolo di lavoro con le Amministrazioni per la razionalizzazione dei sistemi di monitoraggio, con l'individuazione e la condivisione di criteri di impostazione e di funzionamento, ai fini della semplificazione amministrativa, del contenimento dei costi di progettazione e della facilitazione nel confronto delle varie elaborazioni per ridurre le possibilità di errore.
- N. Il 22 novembre 2012 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il DPCM del 3 agosto 2012 riguardante l' *“Attuazione dell'articolo 8, comma 3, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n.228 in materia di linee guida per la valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche e del Documento pluriennale di pianificazione degli investimenti in opere pubbliche”*.
- O. Il regolamento (UE) n.1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 novembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti abroga la decisione n. 661/2010/UE, e che il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010.
- P. Il 26 febbraio 2013 è stato emanato il Decreto del Ragioniere Generale dello Stato riguardante l'attuazione dell'articolo 5 del Decreto Legislativo 29 dicembre 2011 n°229 concernente la definizione dei dati riguardanti le opere pubbliche, oggetto del contenuto informativo minimo dei sistemi gestionali informatizzati che le Amministrazioni e i soggetti destinatari di finanziamenti a carico del bilancio dello Stato per la realizzazione di opere pubbliche sono tenuti a detenere e a comunicare alla banca dati unitaria delle amministrazioni pubbliche (BDAP-MOP), di cui all'art. 13 della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

- Q. Il 26 aprile 2013 è stato emanato il Decreto Legge n° 43, convertito con Legge n. 71 del 24 giugno 2013, recante “*Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per Expo 2015*” che all’ art. 7 ter comma 2 autorizza la spesa di 120,00 milioni per ciascuno degli anni dal 2015 al 2024 assegnati ai singoli interventi dalla delibera n° 40 del 19 luglio 2013 specificamente 802,00 milioni di euro per il Terzo Valico dei Giovi, 70,00 milioni di euro per la linea ferroviaria Fortezza – Verona, Circonvallazione di Trento, 328,00 milioni di euro per il “*potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari*”. La dotazione complessiva è stata successivamente ridotta di 100,00 milioni di euro dal Decreto Legge n° 102 “*Disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni*”, convertito con Legge n. 124 del 28 ottobre 2013.
- R. Il 21 giugno 2013 è stato emanato il Decreto Legge n° 69 “*Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia*”, convertito con la legge n°98 del 9 agosto 2013, che all’art. 18 istituisce un Fondo nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con una dotazione complessiva di 2.069,00 milioni di euro da ripartire tra specifici interventi da finanziarie individuati con successivi decreti/MIT/MEF e alimentato da corrispondenti riduzioni di precedenti autorizzazioni di spesa;
- S. il 12 settembre 2014, è stato emanato il Decreto Legge n° 133 c.d. “*decreto sblocca Italia*” recante “*Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive*” convertito con la Legge n° 164 dell’11 novembre 2014 che prevede all’art. 1 commi da 1 a 9, disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli – Bari e Palermo –Messina – Catania e all’art. 3 commi 1 e 1 bis lo stanziamento di risorse aggiuntive da assegnare con successivi Decreti interministeriali MIT/MEF agli interventi, suddivisi secondo termini temporali di appaltabilità e cantierabilità, nelle lettere a), b) e c) del successivo comma 2 dello stesso Decreto Legge.
- T. In data 10 dicembre 2014, in coerenza a quanto previsto dalla Legge n. 71 del 23.04.2014, è stata deliberata dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane l’approvazione del progetto di scissione parziale di LTF, attuato mediante assegnazione a FS della partecipazione al capitale della Lyon Turin Ferroviaire Sas.
- U. In data 31 dicembre 2014 è stato emanato il Decreto legge n° 192 c.d. “*mille proroghe*” recante “*Proroga di termini previsti da disposizioni legislative*” convertito con la Legge n° 11 del 27 febbraio 2015 che, all’art. 8 comma 2 dispone la proroga dei termini di appaltabilità e di cantierabilità per gli interventi di cui all'articolo 3, comma 2, lettere a) e b) del Decreto Legge n° 133/2014.
- V. In data 16 giugno 2015 è stato registrato alla Corte dei Conti il decreto interministeriale MIT/MEF 18 maggio 2015, n. 158, di approvazione del Contratto di Programma 2012 - 2016, parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- W. In data 19 giugno 2015 è stato emanato il Decreto legge n. 78, “*Disposizioni urgenti in materia di enti territoriali*”, convertito con modificazioni dalla Legge 6 agosto 2015, n. 125, che ha ulteriormente prorogato i termini di cantierabilità per gli interventi di cui all'articolo 3, comma 2, lettere b) e c) del Decreto Legge n° 133/2014.
- X. In data 15 luglio 2015 è stato emesso il Decreto Legislativo n. 112 di recepimento della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, abroga il decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188 e prevede, nel quadro di un più ampio regolamento dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell’infrastruttura, che i rapporti tra la Rete Ferroviaria Italiana SpA e lo Stato siano regolati da un atto di concessione e da uno o più “*contratti di programma*” della durata minima pari a 5 anni e con ambito di applicazione concernente l’infrastruttura ferroviaria , i terminali, gli scali merci, i collegamenti con i porti e gli impianti di servizio, in linea con quanto definito nell’allegato II del Decreto Legislativo stesso.

- Y. In data 23 dicembre 2015, il CIPE con la delibera n. 112, con la quale ha espresso parere positivo sull'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012 -2016 – parte investimenti, ha indicato una serie di prescrizioni da seguire nell'elaborazione del nuovo schema contrattuale per il periodo 2017-2021.
- Z. In data 18 aprile 2016, con il D. Lgs n. 50/2016, è entrato in vigore il nuovo “Codice dei contratti pubblici” che ha individuato i due seguenti strumenti di pianificazione e programmazione delle infrastrutture:
- il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), che contiene le linee strategiche delle politiche per la mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese;
 - il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), che, oltre a quanto stabilito dal comma 2, dell'articolo 2 del D.Lgs. n. 228/2011 e ss.mm.ii., contiene gli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL.
- AA. In data 10 agosto 2016, il CIPE con delibera n. 26 ha approvato un piano di investimenti per il rilancio del Mezzogiorno assegnando 13.412,00 milioni di euro per interventi da realizzarsi nelle Regioni e nelle Città metropolitane del Mezzogiorno mediante appositi Accordi interistituzionali denominati “Patti per il Sud” individuando anche regole procedurali, criteri di ammissibilità, modalità di monitoraggio, modalità di riprogrammazione, casi di revoca e le modalità di trasferimento delle suddette risorse; nella medesima seduta con delibera n.25 ha approvato, in attuazione dell'art. 1, comma 703, lettere a) e b) della legge n. 190/2014 (legge di stabilità 2015), l'individuazione delle aree tematiche e dei relativi obiettivi strategici su cui impiegare la dotazione finanziaria del Fondo Sviluppo e coesione (FSC). La proposta prevede altresì l'adozione delle regole di funzionamento del Fondo. Le Aree tematiche sono: Infrastrutture, Ambiente, Sviluppo economico e produttivo, Turismo, cultura e valorizzazione delle risorse naturali, Occupazione, inclusione sociale e lotta alla povertà, Istruzione e formazione, Rafforzamento della pubblica amministrazione, Agricoltura.
- BB. In data 10 agosto 2016 il CIPE con parere n. 3855 si è espresso favorevolmente sull'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 – parte investimenti ed ha indicato, tra l'altro, alcune raccomandazioni di cui tener conto nell'elaborazione del CdP-I 2017-2021. Nella medesima seduta il CIPE ha espresso parere favorevole sul CdP – parte Servizi per la regolazione per il periodo 2016-2021 della parte riguardante i servizi manutentivi ordinari e straordinari, nonché Servizi di Safety, Security e Navigazione ed i relativi corrispettivi.
- CC. In data 27 settembre 2016 è stata approvata la nota di aggiornamento al DEF 2016 che delinea con il documento allegato “Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica” elaborato dal MIT, il nuovo quadro strategico e programmatico entro il quale si innesta il processo di riforme strutturali per la pianificazione delle opere pubbliche.
- DD. La legge 1 dicembre 2016 n. 225 di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge n. 193/2016 relativo alle *“Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili”*. Il testo all'art. 10, comma 1 prevede l'approvazione per legge dell'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016 e *“autorizza la spesa di 320,00 milioni di euro per l'anno 2016, anche per la sicurezza e l'efficientamento della rete ferroviaria, e di 400,00 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento di interventi relativi alla «Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge», ivi compresi quelli previsti nella parte programmatica del Contratto di Programma, aggiornamento 2016 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa, sul quale il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nella seduta del 10 agosto 2016, si è espresso favorevolmente e che è contestualmente approvato. L'autorizzazione di spesa di cui al periodo precedente è immediatamente efficace per l'ulteriore corso dei relativi interventi che vengono recepiti nel successivo Contratto di Programma – Parte investimenti 2017-2021”*. Il citato aggiornamento 2016 è stato pertanto sottoscritto in data 22 febbraio 2017.

EE. In data 1 dicembre 2016 il CIPE con Delibera n.54 ha approvato il Piano operativo Infrastrutture del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che prevede investimenti per 11,50 miliardi di euro ed è articolato in sei Assi Tematici di intervento con risorse finanziarie a disposizione per interventi nel settore ferroviario pari a circa 2,00 miliardi di euro di cui 1,80 mld per RFI (“FSC Cabina di Regia”).

FF. In data 1 dicembre 2016 il CIPE, con Delibera n.68, ha preso atto del contenuto delle “Linee guida del Ministero delle infrastrutture e trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche” redatte ai sensi dell’articolo 8, comma 4, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228. Le linee guida hanno stabilito i criteri e le procedure per la definizione di:

- fabbisogni infrastrutturali in termini di simulazione della interazione tra domanda di mobilità e offerta (Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti - SIMPT);
- valutazione ex ante delle singole opere (eco-fin, ACB, costi-efficacia, analisi del rischio, sensitivity) per la selezione degli investimenti da includere nel DPP;
- valutazioni ex post.

Ai fini della redazione del primo DPP le linee guida, stabiliscono la procedura semplificata da adottare per la gestione della “fase transitoria”.

GG. In data 11 dicembre 2016, è stata emanata la Legge n° 232 “*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019*” (c.d. Legge di Bilancio 2017) che ha disposto modifiche alle risorse finanziarie così come specificato in dettaglio nei successivi “considerato”, ed ha disposto quanto segue:

- *art.1 comma 140-142*: è stato istituito, nello stato di previsione del “Ministero dell’Economia e delle Finanze” (cap.7555) un apposito Fondo da ripartire, con una dotazione di 1.900,00 milioni di euro per l’anno 2017, 3.150,00 milioni per l’anno 2018, 3.500,00 milioni per l’anno 2019 e 3.000,00 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032, per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese. L’utilizzo del fondo è disposto con uno o più decreti del Presidente del consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle economie e finanze, di concerto con i Ministri interessati, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni centrali dello stato. Gli schemi dei decreti sono trasmessi alle Commissioni parlamentari competenti per materia, le quali esprimono il proprio parere entro trenta giorni dalla data dell’assegnazione; decorso tale termine, i decreti possono essere adottati anche in mancanza del predetto parere. Con i medesimi decreti sono individuati gli interventi da finanziare e i relativi importi, indicando, ove necessario, le modalità di utilizzo dei contributi, sulla base di criteri di economicità e di contenimento della spesa, **anche attraverso operazioni finanziarie con oneri di ammortamento** a carico del bilancio dello Stato, con la Banca europea per gli investimenti, con la Banca di sviluppo del Consiglio d’Europa, con la Cassa depositi e prestiti Spa e con i soggetti autorizzati all’esercizio dell’attività bancaria ai sensi del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia, di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, compatibilmente con gli obiettivi programmati di finanza pubblica. Gli interventi di cui ai commi 140, 140-bis e 140-ter e 141 del medesimo articolo 1 saranno monitorati ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.
- *art.1 comma 591*: è stata autorizzata la spesa di 10,00 milioni di euro per l’anno 2017, di 32,00 milioni di euro per l’anno 2018 e di 42,00 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2022, quale contributo al nuovo Contratto di Programma-Parte investimenti 2017-2021 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa, con destinazione al finanziamento della nuova linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella.

HH. In data 31 dicembre 2016 il Contratto di Programma – parte investimenti 2012-2016 è giunto alla sua naturale scadenza ed al fine di evitare la *vacatio* nei rapporti tra lo Stato e il Gestore dell’infrastruttura è prorogato fino all’entrata in vigore del nuovo atto contrattuale ai sensi dell’art. 3 del CdP-I 2012-2016.

- II. In data 24 marzo 2017 l'Autorità di Regolazione e Trasporti ha espresso un parere (n.1/2017) sull'Aggiornamento 2016 del CdP-I con osservazioni per la predisposizione del nuovo CdP-I per il periodo 2017-2021.
- JJ. Nel mese di aprile 2017 con il DEF 2017 è stato approvato l'Allegato *“Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”*, predisposto dal MIT che anticipa le linee di indirizzo strategico per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030, che costituirà parte integrante del primo DPP e sulla base delle quali saranno individuate le priorità. Per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030 è stato ridefinito il nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), ossia la rete di interesse nazionale ed internazionale già introdotto nel PGTL del 2001. In considerazione del regime *“transitorio”* previsto dalle Linee Guida sono stati identificati i progetti/programmi, in base al loro grado di maturità, che assumono la qualifica di *“invarianti”* e che confluiscono nel primo DPP, quelli che necessitano di una valutazione in termini di *“project review”* e quelli che devono essere avviati in termini di *“progetto di fattibilità”*.
- KK. In data 24 aprile 2017 è stato emanato il Decreto Legge n.50 convertito con integrazioni e modifiche con Legge n.96 del 21 giugno 2017 recante *“Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”* il quale: all'art.47 comma 10 dispone la riduzione di 20,00 milioni di euro (per il 2018) delle risorse già assegnate ad RFI a valere sul DL 193/2016 (DL Fiscale) da destinare alle imprese ferroviarie per il rinnovo dei sistemi frenanti; all'art.47 bis comma 6 dispone che le risorse di cui alla legge 190/2014 art. 1 comma 294 (il c.d. contributo merci), non attribuite alle imprese ferroviarie, possono essere destinate dal gestore dell'infrastruttura, nei limiti degli stanziamenti esistenti, ad investimenti per il miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione del traffico o all'ammodernamento delle locomotive da manovra. Tali risorse saranno inserite nel CdP-parte investimenti tra RFI e Stato con evidenza degli investimenti a cui sono finalizzate; all'art.47 comma 5 dispone che con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la singola regione interessata e in sede di Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sono individuate, tra quelle di cui al comma 3, le linee che assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale, previa individuazione delle risorse da destinare alla gestione ai sensi del secondo periodo, ivi incluse quelle iscritte sui pertinenti capitoli del bilancio dello Stato che sono corrispondentemente riallocate. Tali linee sono trasferite, a titolo gratuito, al Demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile dello Stato ai fini del contestuale trasferimento, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione nell'ambito del contratto di servizio con lo Stato ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 31 ottobre 2000 n. 138T. In data 19 aprile 2017 è stato emanato il Decreto Legislativo n.56 recante *“Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50”*.
- LL. In data 29 maggio 2017 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.148 del 27 giugno 2017, è stato emanato il Dpcm di ripartizione di una prima quota del Fondo Investimenti istituito dall'art.1 comma 140-142 della legge di Bilancio 2017, da destinare al programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie e delle città metropolitane e dei comuni capoluoghi di provincia.
- MM. In data 31 maggio 2017 con nota prot. n. 5487 l'Autorità di Gestione del PON *“Infrastrutture e Reti”* 2014-2020 ha preso atto dell'esito positivo delle valutazioni svolte dal *“Gruppo di valutazione”* ed ha approvato l'elenco delle operazioni ammissibili a finanziamento sul Programma in oggetto ed è stato redatto il Rapporto finale di esecuzione del Programma Operativo Nazionale *“Reti e Mobilità”* Obiettivo Convergenza 2007-2013.
- NN. In data 27 settembre è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.226 il Dpcm 21 luglio, di ripartizione della rimanente quota del Fondo Investimenti istituito dall'art.1 comma 140-142 della Legge di Bilancio 2017, assegnando circa 19,35 mld di euro al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di

cui 10,27 mld di euro destinati a RFI per investimenti di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

CONSIDERATO che

- OO. Occorre, pertanto, procedere alla stipula del nuovo Contratto di Programma per il periodo 2017–2021, relativo agli obblighi intercorrenti tra le parti in relazione alla contrattualizzazione delle nuove risorse finanziarie disponibili ed al pieno rispetto degli impegni per gli investimenti già compresi nel precedente Contratto di Programma 2012-2016 con le relative fonti di finanziamento, i quali sono ancora in corso di realizzazione alla data di sottoscrizione del presente Atto.
- PP. Il CIPE con delibera 112/2015 e parere n.3855/2016, così come l'ART nel parere n. 1/2017, hanno prescritto che il prossimo Contratto di Programma dovrà essere coerente con le *“Linee guida del Ministero delle infrastrutture e trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche”* ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228.

In particolare il CIPE ha deliberato che il Contratto dovrà prevedere una struttura degli investimenti che tenga conto della seguente articolazione:

- elaborazione di un “Piano complessivo decennale”, supportato da una valutazione dei fabbisogni;
 - individuazione, all'interno del Piano, del Programma quinquennale comprendente esclusivamente gli interventi prioritari da finanziare nel periodo, selezionati sulla base di una valutazione degli obiettivi e dei correlati fabbisogni;
 - individuazione nel Programma quinquennale degli interventi in corso già finanziati e degli interventi da finanziare nel quinquennio: gli interventi interamente privi di copertura finanziaria o dotati di risorse in misura minima, il cui avvio è rinviato al Contratto di Programma per il quinquennio successivo, confluiranno nella sezione programmatica del Piano;
 - nell'elaborazione del Piano si dovrà privilegiare il trasferimento delle risorse immobilizzate a progetti più maturi;
 - dovrà contenere tabelle articolate per: i) “investimenti ultimati” con indicazione se entrati in esercizio; “investimenti in esecuzione”, con indicazione dell'avanzamento fisico e finanziario, evidenziando quelli già totalmente finanziati; “programmi pluriennali di interventi” allegando una apposita relazione che descriva ogni singolo programma e i relativi interventi con lo stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario; “interventi prioritari”, distinguendo tra interventi finanziati completamente nell'ambito del Programma quinquennale e interventi la cui complessità realizzativa richiede la prosecuzione del finanziamento nei contratti successivi; “interventi da realizzare per lotti costruttivi”; “interventi in progettazione”, con indicazione dell'anno previsto di pubblicazione del bando di gara; “interventi in programma”, che non si intende finanziare nell'ambito del Programma quinquennale, con indicazione dell'anno previsto di inizio della progettazione;
 - le tabelle dovranno contenere, oltre alle informazioni già incluse nel Contratto di Programma in esame, le seguenti indicazioni: a) delibere di questo Comitato relative all'intervento; b) stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario; c) data stimata di entrata in esercizio; d) risorse assegnate da questo Comitato, suddivise per fonti afferenti alla legge n. 443/2001 ed altre fonti.
- QQ. Il Gestore dell'Infrastruttura è tenuto, ai sensi dell'art. 15, comma 5, del d.lgs. 112/2015 ad elaborare ed aggiornare un Piano Commerciale pluriennale che:
- comprenda una descrizione dettagliata del piano investimenti, ivi indicando le opere in corso dotate di copertura finanziaria e quelle programmate, nonché i risvolti commerciali connessi agli investimenti medesimi;

- tenga anche conto degli obiettivi definiti nei documenti richiamati alla precedente premessa JJ e del contenuto del presente Contratto, nonché dei loro rispettivi aggiornamenti;

RR. Occorre tener conto delle modificazioni intervenute alle risorse finanziarie costituite dalle variazioni di seguito indicate:

- una variazione in aumento per un importo pari complessivamente a circa **13.924,70** milioni di euro relativi a ulteriori risorse finanziarie stanziato dalle seguenti fonti:
 - ✓ **720,00** milioni di euro recati dal Decreto Legge 193/2016 di cui 320,00 milioni di euro per l'anno 2016, anche per la sicurezza e l'efficientamento della rete ferroviaria e 400,00 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento di interventi relativi alla «*Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge*», *ivi compresi quelli previsti nella parte programmatica del Contratto di Programma, aggiornamento 2016 (cap.7122 pg.2)*;
 - ✓ **2.288,82** milioni di euro a valere sul “Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020” di cui alle delibere n.26/2016, n.25/2016 ed a seguito seduta CIPE del 1 dicembre 2016, così ripartiti:
 - 1.858,40 mln di euro relativi alla “Cabina di Regia”;
 - 430,42 mln di euro relativi ai c.d. “Patti Sud”;
 - ✓ **9.860,00** milioni di euro quale quota del Fondo istituito ai sensi dell’art.1 commi 140-142 della legge di Bilancio 2017 e ripartiti ai sensi del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 luglio 2017 da destinarsi ad opere e 411,40 mln di euro per il pagamento di oneri di ammortamento a seguito di operazioni di attualizzazione dei contributi, fermo restando la possibilità di destinare tali risorse ad ulteriore opere da contrattualizzarsi nei prossimi aggiornamenti contrattuali qualora tale operazioni bancarie non venissero attuate dal Gestore;
 - ✓ **210,00** milioni di euro recati dall’art.1 comma 591 della Legge di Bilancio 2017 per il finanziamento della nuova linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella, così ripartiti: 10,00 milioni di euro per l'anno 2017 e di 32,00 milioni di euro per l'anno 2018 e 42,00 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2022 (cap.7122 pg 9);
 - ✓ **70,00** milioni di euro quale riassegnazione dei fondi, originariamente attribuiti in via programmatica dalla delibera CIPE n. 40/2013 (“Assegnazione risorse di cui all’articolo 7 -ter del Decreto Legge n. 43/2013, c.d. “Emergenze ambientali”) all’intervento “Circonvallazione di Trento” e defianziati per 55,00 mln di euro nel CdP-I 2012-2016 e per 15,00 mln di euro nell’aggiornamento 2015 per mancato rispetto degli adempimenti previsti dalla medesima delibera, a copertura dei lotti costruttivi ancora da finanziare del “Tunnel di base del Brennero” così come previsto dal punto 3 della delibera, anche in ragione della contiguità territoriale dei due progetti di investimento;
 - ✓ **48,89 mln di euro** trasferiti al Gestore ai sensi dell’art.47 bis comma 6 della legge di conversione n.96 del 21 giugno 2017 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante “*disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo*”;
 - ✓ **477,00 milioni di euro** a valere dei programmi PON 2007-2013 e 2014-2020, di cui:
 - 451,00 mln di euro relativi ai “grandi progetti” insistenti sull’itinerario Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo ammessi al finanziamento del nuovo ciclo di programmazione per i quali si è ancora in attesa dell’atto formale di ammissione al finanziamento;
 - 26,00 mln di euro come saldo netto tra gli interventi considerati ammissibili ai sensi della nota prot. n. 5487 del 31 maggio 2017 con cui l’Autorità di Gestione del PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020 ha preso atto dell’esito positivo delle valutazioni svolte dal “Gruppo di valutazione” e l’importo precedente contrattualizzato nel CdP-I ai sensi del Decreto Dirigenziale Decreto n.10999 30/12/2015.

- ✓ **141,00** milioni di euro derivanti dal “Piano di azione e coesione Complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020” approvato con delibera CIPE 58 del 1 dicembre 2016;
 - ✓ **49,71** milioni di euro di risorse derivanti dal programma CEF 2014-2020, call 2015;
 - ✓ **59,29** milioni di euro di risorse derivanti dalla stipula di nuove convenzioni o protocolli di Intesa con gli Enti Locali ed altro.
- Una variazione in diminuzione per un importo complessivo paria a circa **666,06** milioni di euro così ripartite:
- ✓ **-375,00 mln di euro** quale definanziamento a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122/PG2 destinato agli investimenti ferroviari ai sensi della Legge di Bilancio 2017;
 - ✓ **-40,00 mln di euro** quale definanziamento operato in applicazione del decreto, in corso di perfezionamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze, attuativo dell’articolo 1, comma 338 della legge n.208/2015 (legge di stabilità 2016).
 - ✓ **-7,14 mln di euro** milioni di euro quale ridestinazione di risorse già contrattualizzate nel CdP-I 2012-16 a favore del CdP-Servizi 2016-2021 a seguito del definanziamento operato sul capitolo 7514 (di pertinenza CdP-Servizi) di cui all’articolo 32 del decreto legge 6 luglio 2011, n.98, convertito in legge, con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n.111 ai sensi della delibera 36/2016. Tali risorse saranno oggetto di contrattualizzazione con il primo aggiornamento utile del Contratto di Programma – parte Servizi 2016-2021.
 - ✓ **-20,00 milioni di euro** di riduzioni apportate dal Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 *“Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”* il quale all’art.47 comma 10 dispone la riduzione di 20,00 milioni di euro (per il 2018) delle risorse già assegnate ad RFI a valere sul DL 193/2016 (DL Fiscale) da destinare alle imprese ferroviarie per il rinnovo dei sistemi frenanti.
 - ✓ **-29,00 milioni di euro** di riduzioni di risorse assegnate ai sensi del DL 133/2014 c.d. *“Sblocca Italia”* in favore dell’intervento *“Messa in sicurezza Cuneo-Ventimiglia”*, in quanto il contributo vede come beneficiario la regione Piemonte e non RFI.
 - ✓ **-40,12 milioni di euro** a seguito della riprogrammazione del Piano di Azione e Coesione *“Salvaguardia”* del MIT, di cui alla nota n. 0007399 del 28/7/2016.
 - ✓ **-62,60 milioni di euro** di riduzioni di risorse UE per il ciclo di programmazione 2007-2013, per chiusura delle Decisioni UE con un valore inferiore rispetto a quanto assegnato.
 - ✓ **-84,98 milioni di euro** di riduzione alle risorse previste per il PON-T 2000-2006 effettuato dalla Commissione in sede di chiusura della programmazione FESR 2000-2006;
 - ✓ **-7,22 milioni di euro** di riduzione di risorse derivanti da Convenzioni con Enti Locali e dagli esiti della chiusura del ciclo di programmazione POR 2007-2013.
- una variazione a saldo zero, per un importo pari a **679,61** milioni di euro, che ha riguardato in parte trasferimenti di risorse per far fronte a fabbisogni prioritari.

SS. Il CIPE ha espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di Programma 2017-2021 parte investimenti nel corso della seduta del 7 agosto 2017.

TT. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, così come previsto dall’art.15 comma 2 del Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, con nota n.5718 del 27 settembre 2017, ha informato sul contenuto dello schema di Contratto di Programma 2017-2021 parte investimenti, l’Organismo di Regolazione e in data ... ha trasmesso il presente schema alle competenti Commissioni Parlamentari.

- UU. Il Gestore dell'infrastruttura, così come previsto dal citato art.15 comma 2 del Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, in data 5 ottobre 2017 con nota prot.1604, ha informato i richiedenti sul contenuto dello schema di Contratto di Programma 2017-2021 parte investimenti.
- VV. La IX[^] Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l'VIII[^] Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato hanno espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di Programma 2017-2021 parte investimenti, rispettivamente in data ... e in data
- WW. Il Gestore, entro un mese dall'approvazione del presente schema di Contratto di Programma 2017-2021 parte investimenti, provvederà a pubblicarlo sul proprio sito istituzionale.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO, tra le parti sopra indicate si stipula e si conviene quanto segue:

Art. 1

Oggetto

1. Il Contratto ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI con riguardo:
 - a) alla realizzazione degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e del rispetto di livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, ottemperando alle innovazioni introdotte dalle disposizioni normative.
 - b) alle modalità di finanziamento delle suddette attività allo scopo di individuare le risorse disponibili per il raggiungimento degli obiettivi di cui alla lettera a).
2. In ottemperanza alle prescrizioni CIPE ed in coerenza con il nuovo processo di pianificazione degli investimenti pubblici definito dalle Linee Guida del MIT, viene delineato un piano degli investimenti in corso e programmatici articolato in 4 sezioni ben distinte, di cui la prima è composta dalle opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria e le altre sezioni hanno carattere programmatico, in quanto queste ultime rappresentano la pianificazione tecnico-economica di massima per un periodo temporale almeno decennale dei fabbisogni finanziari di competenza come quadro di riferimento per la selezione e l'inserimento degli interventi meritevoli di finanziamento nei documenti di programmazione nazionale (DPP).

Nello specifico le sezioni sono così definite:

- a. **Sezione 1 - Opere in corso finanziate**, riferita alle opere dotate di integrale copertura finanziaria oggetto del presente Contratto;
 - b. **Sezione 2 - Fabbisogni finanziari 2018-2021**, riferita alle opere con fabbisogni finanziari nel quinquennio di vigenza del Contratto;
 - c. **Sezione 3 - Fabbisogni finanziari 2022-2026** riferita alle opere da finanziare nel secondo quinquennio;
 - d. **Sezione 4 - Fabbisogni finanziari oltre Piano**: riferita ad opere da avviare oltre l'orizzonte di Piano.
3. Gli investimenti sono ulteriormente classificati in due Tabelle in base alla modalità di realizzazione:
 - **Tabella A - "Portafoglio investimenti in corso e programmatici"**
 - **Tabella B - "Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali"** ai sensi dell'art. 2 comma 232 e ss della Legge Finanziaria 2010 e dell'art.1 comma 76 della Legge di Stabilità 2014, per i quali il CIPE assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera.

Gli investimenti ricompresi nella Tabella A sono stati rappresentati secondo due viste:

- **Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario**, tenendo conto della natura dell'intervento (progetto o programma), della copertura finanziaria (integralmente finanziato, finanziato solo per la progettazione o da avviare) e della priorità dei fabbisogni finanziari per la fase realizzativa (fabbisogni previsti per il 1° o 2° quinquennio o oltre il decennio) come di seguito rappresentato:
 - a. *Programmi pluriennali di interventi*
 - b. *Interventi in esecuzione*
 - c. *Interventi prioritari*
 - d. *Interventi in progettazione*
 - e. *Interventi in programma*
- **articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione**, come di seguito rappresentato:
 - 01 *Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge*
 - 02 *Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento*
 - 03 *Valorizzazione turistica delle ferrovie minori*
 - 04 *Valorizzazione delle reti regionali*
 - 05 *Città metropolitane*
 - 06 *Porti e interporti: ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete*
 - 07 *Aeroporti: accessibilità su ferro*
 - 08 *Direttrici di interesse nazionale*
 - 09 *Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.*

Nelle tabelle di cui sopra, sulla base delle indicazioni fornite nell'Allegato al DEF 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" è riportata, tra l'altro, la "Classe DPP". Detta classificazione potrà essere oggetto di variazioni sulla base delle indicazioni che saranno contenute nel redigendo DPP.

4. Le risorse finanziarie destinate agli interventi ricompresi nella tabella A classe 01 – "*Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge*" saranno utilizzate sulla base di criteri che terranno conto: degli esiti delle analisi di rischio, nonché delle aree di criticità che emergono nell'ambito dei monitoraggi delle prestazioni di sicurezza, dei processi di autorizzazione esterni a RFI, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore. Ne consegue che il vincolo di destinazione delle risorse derivante dal presente Contratto è riferibile al totale degli stanziamenti riportati nella tabella "*Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge*", mentre l'articolazione secondo le diverse linee di intervento è suscettibile di aggiornamenti a cura di RFI.
5. Per gli interventi previsti da normativa di settore in vigore che non sono dotati di integrale copertura finanziaria e per eventuali ulteriori interventi di "*Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge*", imposti da nuova normativa di settore o da nuove prescrizioni, il Gestore presenta, preliminarmente, un programma corredato da apposita documentazione che consenta al Ministero, d'intesa con il MEF, di valutare i maggiori oneri e relativi tempi di attuazione, di asseverare il programma e di verificare le relative coperture finanziarie. Il Gestore dà altresì conto di eventuali impatti dei predetti interventi sul programma di manutenzione straordinaria previsto nel contratto "parte servizi" tra RFI S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e trasporti. Le Parti procederanno alla sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo al Contratto secondo le tempistiche previste all' Art. 3.2.
6. I programmi e i progetti di investimento che saranno ultimati durante il periodo di vigenza del presente Contratto e per i quali le parti riconoscono reciprocamente che non occorre alcuna ulteriore risorsa finanziaria, verranno trasferiti nella Tabella C "Opere Ultimate" che riporta, alla prima riga anche quelli già oggetto di precedenti Contratti di Programma.
7. Le Tavole, le Tabelle e gli Allegati di seguito indicati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto secondo le modalità descritte dall'Atto stesso e sono pienamente vincolanti per le parti:

Tavole di sintesi

- Fig.1 “Evoluzione del portafoglio contrattuale finanziato (Sezione 1)”
Fig.2 “Fabbisogni finanziari programmatici con articolazione per sezione: programma quinquennale di vigenza contrattuale, programma a completamento del piano decennale, oltre Piano” (Sezione 2-3-4)
Tav. 1 “Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario”
Tav. 1bis “Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione”
Tav. 2 “Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa delle Tabelle A e B”.

Tabelle

- Tab. A “Portafoglio Investimenti in corso e Programmatici”
Tab. B “Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali”
Tab. C “Opere ultimate”
Tab. D “Crediti verso i Ministeri”

Allegati

Relazione informativa.

Art. 2

Definizioni

1. In aggiunta ai termini definiti in altre clausole del presente Contratto, i seguenti termini e definizioni avranno il significato qui di seguito attribuito a ciascuno di essi:
 - a) **Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART):** Autorità nazionale istituita ai sensi dell’art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) nell’ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell’accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori,
 - b) **Concessione:** provvedimento di concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale rilasciato con Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 e sue successive modificazioni (rilasciata a “Ferrovie dello Stato – società di trasporti e servizi per azioni”, e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.),
 - c) **CUP** ovvero Codice Unico di Progetto: codice unico identificativo di ogni nuovo progetto di investimento pubblico,
 - d) **Dossier di valutazione ex ante:** è il documento che viene elaborato con la prima fase del Progetto di Fattibilità ed aggiornato dopo gli esiti delle successive fasi di progettazione:
 - (i) finalizzato a supportare la valutazione ex ante per il finanziamento della realizzazione del programma o progetto di investimento opportunamente strutturato nei contenuti, coerente con le “Linee guida del Ministero delle infrastrutture e trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche” in funzione della complessità e della tipologia dell’investimento, a verificare la redditività e a quantificare i costi ed i tempi di realizzazione, nonché a dare evidenza dei costi differenziali di gestione derivanti sia dalla messa in esercizio delle opere realizzate sia dall’opzione di non procedere all’investimento,
 - (ii) integrato da un’analisi costi/benefici o costi/efficacia che valuti gli impatti in termini di sostenibilità economica, ambientale e sociale derivanti dalla diversione modale generata dal progetto,

- e) **DPP**: il Documento Pluriennale di Pianificazione di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011 n. 228, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, oltre a quanto stabilito dal comma 2 dell'articolo 2 del decreto legislativo n. 228 del 2011, contiene l'elenco degli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL,
- f) **Investimento o progetto d'investimento**: l'insieme di opere, lavori, forniture e servizi coerente, completo, autonomo e con impatto diretto e quantificabile sul processo produttivo del Gestore,
- g) **Linee Guida per la valutazione delle Opere Pubbliche** ovvero **Linee Guida**: le linee guida di cui al D.Lgs. n. 228/2011,
- h) **Ministero** ovvero concedente ovvero "MIT": il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**,
- i) **Ministero dell'economia**, ovvero "MEF", il **Ministero dell'economia e delle finanze**,
- j) **Ministro**: il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in attuazione di quanto previsto dall'art. 1 comma 376 della legge 244/2007 (Legge Finanziaria 2008),
- k) **Partecipazione**: la modalità organizzativa con cui RFI realizza opere infrastrutturali regolate dal presente Contratto non direttamente ma affidandole, ai sensi dell'articolo 3 dell'Atto di Concessione a Società di scopo (BBT) alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente ed indirettamente le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate nel presente atto,
- l) **PGTL**: Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che definisce obiettivi strategie e scenari di mobilità,
- m) **Progetto di Fattibilità**: è il documento che elabora gli elementi progettuali di dettaglio secondo quanto previsto dal D.Lgs.vo. n. 50/2016 (art.23 comma 5). Con l'elaborazione del progetto di fattibilità, ove previsto, viene redatto il dossier di valutazione ex ante finalizzato a supportare l'iter approvativo e del possibile inserimento dell'investimento nel DPP che sarà operativamente avviato con la contrattualizzazione nel CdP-I,
- n) **Programma di investimento**: l'insieme dei progetti di investimento, sinergici e collegati ad un medesimo obiettivo, ovvero aggregati in base ad omogeneità tipologica o territoriale,
- o) **RFI** ovvero Gestore: la Rete ferroviaria italiana S.p.A.,
- p) **Sistema informativo**: le banche dati di proprietà di RFI e che la stessa utilizza per la raccolta dei dati relativi ai singoli progetti o programmi di investimento nonché, in generale, i dati relativi alle attività del Gestore che comunque riguardano l'adempimento delle obbligazioni oggetto del presente Contratto,
- q) **Studio di pre-fattibilità a cura del proponente**: è il documento istruttorio a supporto di una nuova proposta di programma o progetto di investimento per il potenziamento o lo sviluppo infrastrutturale. Tale documento è finalizzato alla valutazione della coerenza con gli indirizzi individuati nel PGTL e al possibile inserimento nel DPP necessario per il finanziamento del Progetto di fattibilità che sarà operativamente avviato con la contrattualizzazione nel CdP-I,
- r) **Upgrading**: programmi di investimento mirati ad omogeneizzare ed elevare le prestazioni dell'intera rete e dei terminali, in particolare rivolti ad elevare gli standard prestazionali delle infrastrutture esistenti, uniformare gli standard prestazionali attuali degli impianti ferroviari, incrementare le dotazioni di sicurezza ed ampliare la gamma ed il livello qualitativo dei servizi forniti nelle stazioni ai viaggiatori, migliorare l'efficienza e la sicurezza delle attività realizzate nei terminali merci.

Art. 3

Durata e aggiornamenti

1. La validità del presente Contratto decorre dalla sottoscrizione e la relativa scadenza è fissata al 31 dicembre 2021. Alla scadenza, nelle more della sottoscrizione del successivo Contratto, la Società si impegna, su richiesta del Ministero da presentarsi tempestivamente e, in ogni caso, almeno dodici mesi

antecedenti la scadenza, a proseguire nella realizzazione degli investimenti ai medesimi patti e condizioni del presente Contratto, per un congruo periodo di tempo, comunque non superiore a 12 mesi. Al fine di consentire la prosecuzione degli interventi inseriti nella sezione 1 “opere in corso” dovranno essere assicurati i corrispondenti trasferimenti di risorse, fino all’entrata in vigore del nuovo atto contrattuale.

2. A decorrere dall’anno successivo alla sottoscrizione, su richiesta di ciascuna Parte ed a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti sostanziali del presente Contratto, le Parti provvederanno alla stipula di uno specifico Atto di aggiornamento al Contratto stesso.
3. In conseguenza di disposizioni normative o delibere CIPE che provvedono a stanziare ed assegnare risorse finanziarie specificatamente dedicate a puntuali interventi o programmi ivi previsti, successive all’approvazione del presente Contratto, le citate disposizioni avranno immediata efficacia per il Gestore. Le Parti provvederanno comunque a recepire le modifiche intervenute alle Tabelle e Tavole nel primo aggiornamento utile del presente Contratto.

Art. 4

Obblighi del Gestore

1. Il Gestore, in considerazione degli obblighi che gli derivano dalla concessione e fermo il rispetto del loro adempimento, è obbligato in particolare a:
 - a) attuare i piani di potenziamento e di sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria secondo i criteri di sostenibilità e nel rispetto delle norme in materia nazionali e comunitarie, nonché a sviluppare sistemi di gestione e tecnologie innovative per quanto riguarda la sicurezza e la riduzione dell’inquinamento;
 - b) effettuare il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n.229. Il medesimo soggetto assicura, altresì al CIPE flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all’articolo 1 della legge 17 maggio 1999, n.144;
 - c) ottemperare agli obblighi ed alle prescrizioni concernenti la sicurezza del trasporto ferroviario, anche attraverso la formulazione di specifici programmi/progetti di investimento in relazione alle attività oggetto del presente Contratto, mirati al miglioramento degli standard di sicurezza, evidenziando tempi, costi ed obiettivi da conseguire, in coerenza con il Decreto legislativo n° 162 del 10 agosto 2007 e successive modifiche;
 - d) ad inviare al Ministero entro il mese di settembre di ciascun anno, per la predisposizione e l’aggiornamento “annuale” del DPP e il dimensionamento delle risorse da iscrivere nella futura Legge di Bilancio, i seguenti documenti:
 - (i) schede informative con gli elementi e le informazioni ritenuti utili per le valutazioni di ammissibilità a finanziamento dei progetti\programmi definiti “invarianti” o in “project review” nell’Allegato al DEF 2017 “Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture” in considerazione del regime “transitorio” previsto nelle “Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche”,
 - (ii) studi di pre-fattibilità per i nuovi investimenti per i quali si intende richiedere il finanziamento per l’avvio del progetto di fattibilità,
 - (iii) dossier di valutazione “ex ante” per i nuovi investimenti che necessitano del finanziamento per le ulteriori fasi progettuali e/o realizzative nonché l’eventuale aggiornamento del dossier a seguito dell’esito degli approfondimenti progettuali o nuove esigenze che comportino ulteriori necessità finanziarie.
2. Il Gestore è tenuto altresì a:

- a) adottare tutte le misure più appropriate per conseguire la maggiore riduzione dei tempi e dei costi nell'esecuzione delle proprie attività volte all'adempimento degli impegni assunti con il presente Contratto e garantire la piena utilizzabilità delle opere infrastrutturali oggetto di investimento;
 - b) consentire ed agevolare il concreto espletamento delle verifiche disposte dal Ministero nell'esercizio dei suoi poteri nell'ambito degli obblighi del Gestore assunti con il presente Contratto di cui agli articoli 4 e 8, nonché conformarsi alle prescrizioni eventualmente date dal Ministero all'esito dell'esercizio di tali poteri;
 - c) fornire al Ministero la collaborazione e la documentazione necessarie per l'espletamento delle attività di vigilanza e per le eventuali verifiche di cantiere;
 - d) comunicare, nell'ambito dei flussi informativi (MOP) istituiti con le strutture del Ministero, l'avanzamento dei progetti di investimento;
 - e) su richiesta del Ministero, mettere a disposizione la documentazione relativa agli interventi e a consentire la verifica dello stato di avanzamento delle opere;
 - f) segnalare gli interventi per i quali siano venute meno le condizioni di fattibilità, per l'assunzione, preventivamente approvata dal Ministero, di eventuali iniziative correttive, di riprogrammazione o di rimodulazione degli interventi stessi;
 - g) salvo casi preventivamente autorizzati dal Ministero, non prevedere la clausola arbitrale nei propri contratti con i soggetti terzi, ovvero nei contratti delle società interamente controllate dal Gestore con i soggetti terzi, né attivare la predetta clausola ove la stessa fosse già prevista nei medesimi contratti già in vigore;
 - h) trasmettere annualmente al Ministero, i provvedimenti di nomina delle commissioni di gara ovvero di incarichi di collaudo tecnico-amministrativo, relativamente ai contratti di appalto di valore superiore a venticinque milioni di euro;
 - i) rispettare i cronoprogrammi delle opere oggetto del presente Contratto e comunicare, anche nell'ambito dei flussi informativi istituiti con le strutture del Ministero, eventuali ritardi e altre criticità nell'attuazione degli investimenti programmati e in corso di realizzazione;
 - f) a supportare il Ministero nelle attività di audit documentale sugli interventi e sui livelli di qualità oggetto del presente Contratto, nonché eventuali verifiche, ispezioni, controlli diretti ed indiretti, finalizzati alla vigilanza sulle attività svolte dal Gestore;
 - g) a collaborare con il DIPE per caratterizzare i CUP relativi agli interventi di interesse con specifici TAG, provvedendo anche ad inserire nella banca dati BDAP tutti i dati aggiornati delle opere.
3. A decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, il Gestore invia ogni anno:
- a) al Ministero, entro il 30 giugno, sulla base dei dati di consuntivo, una relazione sullo stato di attuazione dei programmi e dei progetti di investimento oggetto del presente Contratto, contenente in particolare, con riferimento all'intero esercizio precedente, indicazioni in ordine a:
 - (i) risorse finanziarie impegnate e contabilizzate per investimenti;
 - (ii) interventi di investimento completati ed in corso di esecuzione;
 - (iii) eventuali scostamenti registrati rispetto ai tempi stabiliti e ai costi;
 - (iv) azioni poste in essere per il miglioramento della capacità di Rete e della capacità di spesa per investimenti.
4. Il Gestore aggiorna e tramette al Ministero, entro il 30 aprile ed il 31 ottobre di ogni anno e con dati relativi, rispettivamente, al 31 marzo ed al 30 settembre, i "Libretti regionali" redatti secondo le modalità già in essere, contenenti una sintesi dei programmi e dei progetti di investimento suddivisi per Regioni, riportanti, tra l'altro, la descrizione, i costi, lo stato e i tempi d'attuazione, le contabilizzazioni registrate e le risorse disponibili.

Art. 5

Riconoscimento degli interventi realizzati e pagamenti

1. Le parti, al fine di assicurare la certezza della provvista finanziaria annualmente necessaria per la sostenibilità dei volumi di spesa programmati, si danno atto che la Tavola 2 “Prospetto di sintesi fonti-impieghi di cassa della Tabella A, B”, riporti la pianificazione delle erogazioni di cassa per ogni singola fonte di finanziamento contrattualizzata, a carico:
 - degli appositi capitoli di spesa del bilancio previsionale dello Stato dei vari Ministeri,
 - dei programmi di finanziamento della Comunità europea, FESR e CEF a seguito di rendicontazione della spesa,
 - di Enti Terzi (Regioni, Comuni ecc.) a seguito di sottoscrizione di apposita Convenzione.

Le parti, inoltre, si danno atto che per ogni distinta fonte finanziaria restano valide, ai sensi della normativa vigente, ove previste, le procedure di trasferimento delle risorse (controllo, rendicontazione e certificazione) per ogni tipologia di fonte di finanziamento. In particolare, il presente Contratto regola le modalità di trasferimento, rendicontazione, controllo e certificazione delle risorse da Stato a carico dei singoli Ministeri, che sono così composte:

- risorse attualmente a valere sul **capitolo 7122**, tutti i Piani gestionali (PG), del Ministero dell’Economia e delle Finanze (MEF), immediatamente disponibili a legislazione vigente per l’assunzione di impegni da parte del Gestore e riportate al *rigo 9* della Tavola 2 che vengono erogate in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo fermo in ogni caso quanto previsto al comma 4;
- risorse attualmente a valere sul **capitolo 7123** del Ministero dell’Economia e delle Finanze (MEF), immediatamente disponibili a legislazione vigente per l’assunzione di impegni da parte del Gestore e riportate al *rigo 10* della Tavola 2 che vengono erogate in unica rata annuale, fermo in ogni caso quanto previsto al comma 4;
- risorse attualmente a valere sul **capitolo 7124** del Ministero dell’Economia e delle Finanze (MEF), immediatamente disponibili a legislazione vigente per l’assunzione di impegni da parte del Gestore e riportate ai *righe 32 e 33* della Tavola 2 che vengono erogate in ragione di 12 rate di pari importo, fermo in ogni caso quanto previsto al comma 4;
- risorse derivanti dalla Riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale e a valere sul **capitolo 7493** del MEF riportate al *rigo 11* della Tavola 2, che vengono erogate secondo quanto stabilito dalle note 13085 del 13/02/2013 e 84066 del 21/10/2013 del MEF – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato “Procedure di utilizzo risorse cofinanziamento statale Legge 183/1987, rivenienti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale dei programmi UE 2007/2013” e più in generale secondo le procedure di trasferimento delle risorse (controllo, rendicontazione e certificazione) stabilite a tal fine dall’organismo responsabile dei programmi;
- risorse attualmente a valere sul **capitolo 8000** del Ministero dell’Economia e delle Finanze (MEF), riportate ai *righe 12 e 13* della Tavola 2 che vengono erogate, anche per il tramite delle Amministrazioni titolari del finanziamento (es. Regioni e del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti), secondo quanto disposto dalla Delibera CIPE 166/2007 per la programmazione 07-13 e dalla delibera CIPE 26/2016 per la programmazione 2014-2020;
- risorse di Legge Obiettivo a valere sul **capitolo 7060** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), subordinate all’effettiva assegnazione da parte del CIPE e all’emanazione degli appositi Decreti Ministeriali e riportate al *rigo 15* della Tavola 2, che vengono erogate dal MIT a RFI limitatamente alla modalità di erogazione diretta del contributo stesso, in base al credito maturato da RFI e in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso

periodo. L'avanzamento effettivo sarà certificato mediante il sistema informatico sviluppato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per le pubbliche amministrazioni ai sensi del D.lgs. n. 229/2011 (MOP) supportato, laddove necessario, da dichiarazioni integrative della società;

- risorse attualmente a valere sul **capitolo 7515** del MIT *riga 16* della Tavola 2, per la linea AV/AC Milano - Verona: Tratta Treviglio - Brescia II lotto, che vengono erogate dal MIT a RFI, in base al credito maturato da RFI e in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo. L'avanzamento effettivo sarà verificato mediante il sistema informatico sviluppato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per le pubbliche amministrazioni ai sensi del D.lgs. n. 229/2011 (MOP) supportato, laddove necessario, da certificazioni della società;
- risorse attualmente a valere sul **capitolo 7518** del MIT *riga 17* della Tavola 2, per la linea AV/AC Milano – Genova: Terzo valico dei Giovi II Lotto, che vengono erogate dal MIT a RFI, in base al credito maturato da RFI e in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo. L'avanzamento effettivo sarà verificato mediante il sistema informatico sviluppato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per le pubbliche amministrazioni ai sensi del D.lgs. n. 229/2011 (MOP) supportato, laddove necessario, da certificazioni della società;
- risorse del decreto Legge 133/2014 (cd Sblocca Italia) attualmente a valere sui capitoli **7536, 7549**, del MIT *righe 18 e 19* della Tavola 2, subordinate all'emanazione degli appositi Decreti MEF di concerto con il MIT che vengono erogate dal MIT a RFI, in base al credito maturato da RFI e in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo. L'avanzamento effettivo sarà verificato mediante il sistema informatico sviluppato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per le pubbliche amministrazioni ai sensi del D.lgs. n. 229/2011 (MOP) supportato, laddove necessario, da certificazioni della società;
- risorse recate dal Decreto Legge n° 69 del 21 giugno 2013, convertito con la Legge 98/2013, a valere sul **capitolo 7540** del MIT, riportate al *riga 20* della Tavola 2 che vengono erogate dal MIT a RFI, in base al credito maturato da RFI e in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo. L'avanzamento effettivo sarà verificato mediante il sistema informatico sviluppato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per le pubbliche amministrazioni ai sensi del D.lgs. n. 229/2011 (MOP) supportato, laddove necessario, da certificazioni della società;
- risorse attualmente a valere sul **capitolo 7563** del MIT riportate al *riga 21* della Tavola 2, per la tratta Andora Finale Ligure che vengono erogate dal MIT a RFI, in base al credito maturato da RFI e in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo. L'avanzamento effettivo sarà verificato mediante il sistema informatico sviluppato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per le pubbliche amministrazioni ai sensi del D.lgs. n. 229/2011 (MOP) supportato, laddove necessario, da certificazioni della società;
- risorse a valere sul **capitolo 1274** del MIT *riga 22* della Tavola 2, in base *all'art.47 bis, comma 6*, del decreto-legge n. 50/2017, il quale dispone che le risorse di cui alla legge 190/2014 art. 1 comma 294 (il c.d. contributo merci), non attribuite alle imprese ferroviarie, possono essere destinate dal gestore dell'infrastruttura, nei limiti degli stanziamenti esistenti, ad investimenti per il miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e

attraazione del traffico o all'ammodernamento delle locomotive da manovra. Tali risorse vengono erogate dal MIT a RFI, in base al credito maturato da RFI e in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo.

Con riferimento alle risorse riportate nel presente comma il Ministero, in qualità di sottoscrittore del presente atto contrattuale, si impegna a mettere in atto tutte le azioni necessarie affinché quest'ultime possano essere rese effettivamente disponibili al Gestore per la realizzazione dei suoi programmi di investimento.

Inoltre si precisa che al fine di consentire la prosecuzione delle opere in corso e conseguentemente la regolarità dei pagamenti, le risorse di cui ai righi sopra riportati dovranno essere garantite dal Ministero al Gestore anche nel periodo di cd. *vacatio*, secondo le modalità previste dall'art. 3, in attesa dell'entrata in vigore del nuovo atto contrattuale.

2. Le risorse di cui ai righi sopra riportati della Tavola 2 saranno oggetto di ulteriore successiva certificazione al MIT, che avverrà attraverso la "Relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento" di cui all'art. 4 comma 3 lettera a) delle contabilizzazioni dei lavori eseguiti.
3. Alla data di stipulazione del presente Contratto, e successivamente con periodicità almeno annuale, anche ai fini di quanto previsto all'articolo 4 comma 3 lettera a), il Gestore documenta e attesta al MIT ed al MEF, per ciascun intervento di cui alla Tabella A – parte finanziata, lo stato di avanzamento progressivo dei lavori e degli impegni, l'aggiornamento del piano degli impegni e delle contabilizzazioni, nonché l'ammontare complessivo delle erogazioni ricevute per la realizzazione di tali interventi, dando separata indicazione delle erogazioni ricevute dallo Stato e di quelle ricevute per altre fonti. Il Gestore attesta l'importo dell'eventuale scostamento tra lo stato di avanzamento progressivo dei lavori espresso dal contabilizzato dal 1° gennaio 2017 più eventuali anticipi corrisposti, come quelli a società partecipate dal Gestore che realizzano progetti transfrontalieri, e i pagamenti ricevuti dallo Stato, come risultante al termine dell'anno di riferimento. Il Gestore documenta inoltre l'aggiornamento del costo degli interventi che evidenzia gli eventuali ribassi d'asta definiti.
4. Qualora l'ammontare complessivo dei pagamenti ricevuti dallo Stato risulti dalla "Relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento", di cui all' art. 4 comma 3 lettera a), per ragioni oggettivamente non occasionali, previamente valutate dal Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministro, superiore al valore delle contabilizzazioni corrispondenti allo stato di avanzamento progressivo dei lavori più eventuali anticipi come quelli a Società partecipate dal Gestore che realizzano progetti transfrontalieri, il MEF, fermo comunque quanto previsto dall'articolo 9, rimodula i pagamenti al Gestore, tenuto conto dei minori lavori realizzati rispetto a quanto stabilito, nonché aggiorna il profilo di erogazione di cui alla Tavola 2, rigo 7.

Art. 6

Facoltà del Gestore

1. Il Gestore può realizzare tutte le modificazioni del proprio assetto organizzativo interno, anche attraverso processi di riassetto societario, ritenute necessarie ovvero opportune per esigenze di economicità, di efficienza e di efficacia, e comunque per il migliore adempimento degli obblighi assunti con il presente Contratto. Il Gestore può altresì realizzare le modificazioni societarie ritenute necessarie ovvero opportune, nonché stipulare accordi aggiuntivi al presente Contratto, a condizioni e modalità comparabili e compatibili con quelle definite dal Contratto medesimo, con regioni e/o con enti territoriali, dandone comunque, in entrambi i casi entro sessanta giorni, puntuale informazione al Ministero per la sua preventiva autorizzazione, ai soli fini della verifica dell'assenza di effetti negativi sul presente Contratto, che sarà espressa nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento delle informazioni da parte del Gestore.
2. Le Regioni territorialmente competenti, i gestori delle linee regionali e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. possono concludere accordi e stipulare contratti per disciplinare la realizzazione di interventi di

potenziamento e sviluppo, ovvero il subentro nella gestione a favore della medesima Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. delle reti ferroviarie regionali, ivi comprese quelle classificate di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale ai sensi dell'articolo 47 comma 3 del Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017, definendo gli oneri contrattuali e individuando le necessarie risorse di copertura.

Art. 7

Poteri e compiti del concedente

1. Il Ministero esercita, tutte le attività ritenute necessarie per verificare l'esatto adempimento di tutti gli obblighi che derivano al Gestore dal presente Contratto, ed in particolare per valutare i gradi di conformità alla programmazione, constatare e valutare lo stato della progettazione e/o dei lavori, analizzare e valutare i costi delle opere, effettuare la vigilanza sulle specifiche tecniche di settore, il monitoraggio sulle opere realizzate per quanto attiene agli investimenti, le eventuali verifiche di cantiere.
2. Per consentire l'esercizio delle attività di cui al comma 1 in modo efficiente ed efficace, il Gestore presta al Ministero la massima collaborazione e disponibilità, in particolare, gli rende disponibili, su richiesta le specifiche tecniche, i manuali di progettazione, le linee guida, i cronoprogrammi, i capitolati, le tariffe dei prezzi relativi alle progettazioni, nonché, tenuto conto che ciascuno dei suddetti documenti è suscettibile di modifiche o di adeguamenti in relazione alla specificità del singolo progetto, l'intera documentazione riferita al progetto di investimento che il Ministero richiedesse di volta in volta.
3. il Gestore rende inoltre disponibili con cadenza annuale, le informazioni già trasmesse, secondo le modalità e con i contenuti osservati dal Gestore per il monitoraggio delle gare e degli appalti, all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, nonché i dati e le notizie riguardanti l'eventuale contenzioso avente ad oggetto le procedure di affidamento e di aggiudicazione di opere e lavori, nonché la relativa fase di esecuzione, per appalti di valore superiore a venticinque milioni di euro; comunicando per ciascun appalto l'importo complessivo delle riserve presentate e l'eventuale loro definizione, anche attraverso accordi bonari.
4. Il MIT, sulla base delle attività di controllo di cui ai punti precedenti, verifica il grado di attuazione del programma, richiedendo, ove necessario, ulteriori elementi informativi al Gestore. Qualora gli elementi informativi forniti non siano ritenuti sufficienti, il Ministero procede a farne contestazione scritta al Gestore, il quale dovrà fornire ulteriori elementi di riscontro entro 30 giorni. Il MIT si riserva di comunicare al MEF eventuali rilievi constatati.

Art. 8

Valutazione performance e penalità

1. RFI, entro il mese di aprile di ogni anno, provvederà a comunicare gli obiettivi di performance dell'anno in corso e la misurazione delle performance relative all'anno precedente secondo una metodologia di calcolo, condivisa con i Ministeri competenti ed allegata alla Relazione al Contratto di Programma (Appendice n.9). Tale misurazione sarà riferita ad un paniere costituito da tutti i progetti di investimento rilevanti, articolati per tipologia omogenea, per i quali è stata già approvata la progettazione definitiva. Gli elementi su cui viene misurata la performance del Gestore sono costituiti dai seguenti quattro indicatori caratteristici dei Progetti di investimento:
 - *I CTO* funzione del Costo Totale del Progetto del campione (CVI)
 - *I TU* funzione della durata di esecuzione del Progetto del campione (TU)
 - *I produzione* funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) del Progetto del campione
 - *I milestone* funzione del numero delle attivazioni previste nell'anno (milestone) nel Progetto del campione

che vengono sintetizzate in un unico indicatore attraverso la seguente formula:

$$I = \left(0,4 * I_{CTO} + 0,3 * I_{Tu} + 0,2 * I_{produzione} + 0,1 * I_{milestone} \right)$$

2. Fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità del Gestore, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del presente Contratto, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 15%, rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato di cui al precedente comma 1, sul singolo intervento del paniere individuato, il Gestore deve il pagamento di una penale pecuniaria pari ai seguenti importi:

misura della penale	misura dello scostamento
1% produzione annua obiettivo dell'intervento	tra il 15 ed il 30 per cento
1,5% produzione annua obiettivo dell'intervento	tra il 30 ed il 50 per cento
2% produzione annua obiettivo dell'intervento	superiore al 50 per cento

3. Le penali di cui al presente articolo non incidono sulla dotazione finanziaria destinata alla realizzazione degli investimenti.
4. Il Gestore si obbliga a collegare la valutazione delle performance dei dirigenti responsabili dei progetti di investimento al conseguimento dei risultati definiti nel presente Contratto.
5. Il mancato rispetto da parte del Gestore degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni previste, costituisce inadempimento dopo la prima diffida ad adempiere che il Ministero dovesse conseguentemente effettuare. Constatati fatti o comportamenti rilevanti dal punto di vista dell'eventuale inadempimento, il Ministero procede a farne oggetto di osservazione scritta al Gestore entro quindici giorni, cui è consentito replicare per iscritto entro quindici giorni dal ricevimento della stessa. In mancanza di risposta da parte del Gestore, i fatti e/o i comportamenti oggetto di osservazione si intendono senz'altro provati ai fini dell'inadempimento.
6. Resta inteso tra le Parti che l'importo complessivo delle penali previste dal presente Contratto non potrà superare per ciascun anno il limite massimo di 2 milione di euro.

Art. 9

Pagamento delle penali pecuniarie

1. Constatate le fattispecie di cui all'articolo 8, commi 2 e 5, il Ministero adotta il provvedimento di irrogazione della penale pecuniaria nei riguardi del Gestore, dandone contestuale comunicazione al Ministero dell'economia per la riscossione.

Art. 10

Clausola risolutiva espressa e procedure di rinegoziazione del Contratto

1. Il Ministero avrà diritto di risolvere il presente Contratto ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c. qualora:
- nell'ambito della procedura di cui al precedente art.8 "Valutazione delle performance e penalità" si registrino, per più del 50 % dei progetti del campione monitorato, scostamenti dell'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato (I) superiori alla soglia prevista per due anni consecutivi.
 - eserciti il potere di decadenza o revoca della Concessione.
2. Nel caso in cui non fosse garantita la copertura finanziaria prevista nel presente Contratto e nei relativi aggiornamenti annuali espressa nei fabbisogni nell'anno di riferimento, le Parti potranno rinegoziare le priorità degli investimenti con le risorse già precedentemente contrattualizzate secondo la procedura di cui al precedente art.3 comma 2. Nelle more di tale aggiornamento resta salva la facoltà di RFI di salvaguardare l'avvio degli interventi previsti nella "Tabella A01- Sicurezza, ambiente ed obblighi di

legge” ricorrendo alla riallocazione delle risorse già contrattualizzate, ma non ancora oggetto di atti negoziali con terzi, ovvero al mercato finanziario.

Art. 11

Vigilanza e Controllo

1. Anche sulla base dei dati di monitoraggio e di rendicontazione, il Ministero può effettuare attività di audit documentale sugli interventi e sui livelli di qualità oggetto del presente Contratto, nonché verifiche, ispezioni, controlli diretti ed indiretti, finalizzati alla vigilanza sulle attività svolte dal Gestore.

Art. 12

Disposizioni finali

1. Ogni disposizione relativa alla gestione degli investimenti contenuta nei precedenti contratti di programma ovvero in loro addenda, in vigore fra le parti anteriormente alla data di sottoscrizione del presente Contratto, cessa di avere vigore fra le parti medesime a decorrere dalla predetta data di sottoscrizione, fatte salve in ogni caso le autorizzazioni di spesa ovvero i crediti del Gestore nei riguardi dello Stato, derivanti dai predetti contratti o loro addenda, previsti, in particolare, nella “Tabella D - “Crediti verso i Ministeri” allegata al presente Contratto.

Art. 13

Comunicazioni

1. Qualsiasi comunicazione o notifica richiesta o consentita dalle disposizioni qui contenute sarà eseguita per iscritto, in lingua italiana e si intenderà validamente effettuata (a) in caso di spedizione a mezzo lettera raccomandata con avviso di ricevimento, posta elettronica certificata PEC o telegramma, al ricevimento della stessa e (b) in caso di spedizione a mezzo telefax, o altro mezzo che renda documentabile il ricevimento della comunicazione nel momento in cui il destinatario abbia confermato (anche a mezzo telefax) il ricevimento della stessa, dette comunicazioni o notifiche vanno indirizzate come segue:

(a) Se al MIT, allo stesso in:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie
All'attenzione del Direttore Generale
Via Caraci, 36
00157 Roma
Tel. 0641583570-71 fax 0641583514
PEC: dg.tf@pec.mit.gov.it

(b) Se a RFI, alla stessa in:

Amministratore Delegato e Direttore Generale
P.zza della Croce Rossa n.1
00161 Roma
Tel. 0644103464 Fax: 064405485
PEC: segreteria@pec.rfi.it

2. all'eventuale diverso indirizzo e/o numero di telefax che ciascuna parte potrà successivamente comunicare all'altra a mezzo di comunicazione inoltrata in conformità a quanto sopra.

Art. 14

Controversie

1. Il presente Contratto, i diritti e gli obblighi da esso derivanti sono regolati dalla legge della Repubblica Italiana.
2. Le eventuali controversie che dovessero insorgere fra le Parti in merito all'interpretazione delle clausole contrattuali e/o alle modalità di esecuzione dei servizi ed attività previsti nel presente Contratto possono essere risolte, in prima istanza, secondo procedimento amichevole tra le parti, nel rispetto della procedura di seguito indicata ed accettata dalle parti:
 - a. all'insorgere di una controversia, una delle parti deve chiedere per iscritto all'altra di iniziare la procedura di composizione della stessa;
 - b. in tal caso le parti si impegnano a nominare, entro e non oltre 10 (dieci) giorni solari dalla richiesta, ciascuna un proprio rappresentante, dotato di idonei poteri di decisione. Tali rappresentanti delle parti si riuniscono, entro e non oltre 30 (trenta) giorni dalla data in cui una parte ha richiesto di iniziare la procedura, per raggiungere la composizione amichevole della controversia, tenendo comunque conto in primo luogo dell'esigenza primaria di mantenere la continuità delle attività;
 - c. qualora tali rappresentanti, dopo aver esperito ogni ragionevole tentativo di composizione, non riescano a risolvere la controversia entro 90 (novanta) giorni dalla richiesta di iniziare la procedura di composizione della controversia, la stessa viene devoluta al Foro di Roma.

Roma,

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

l'Amministratore Delegato e Direttore
Generale

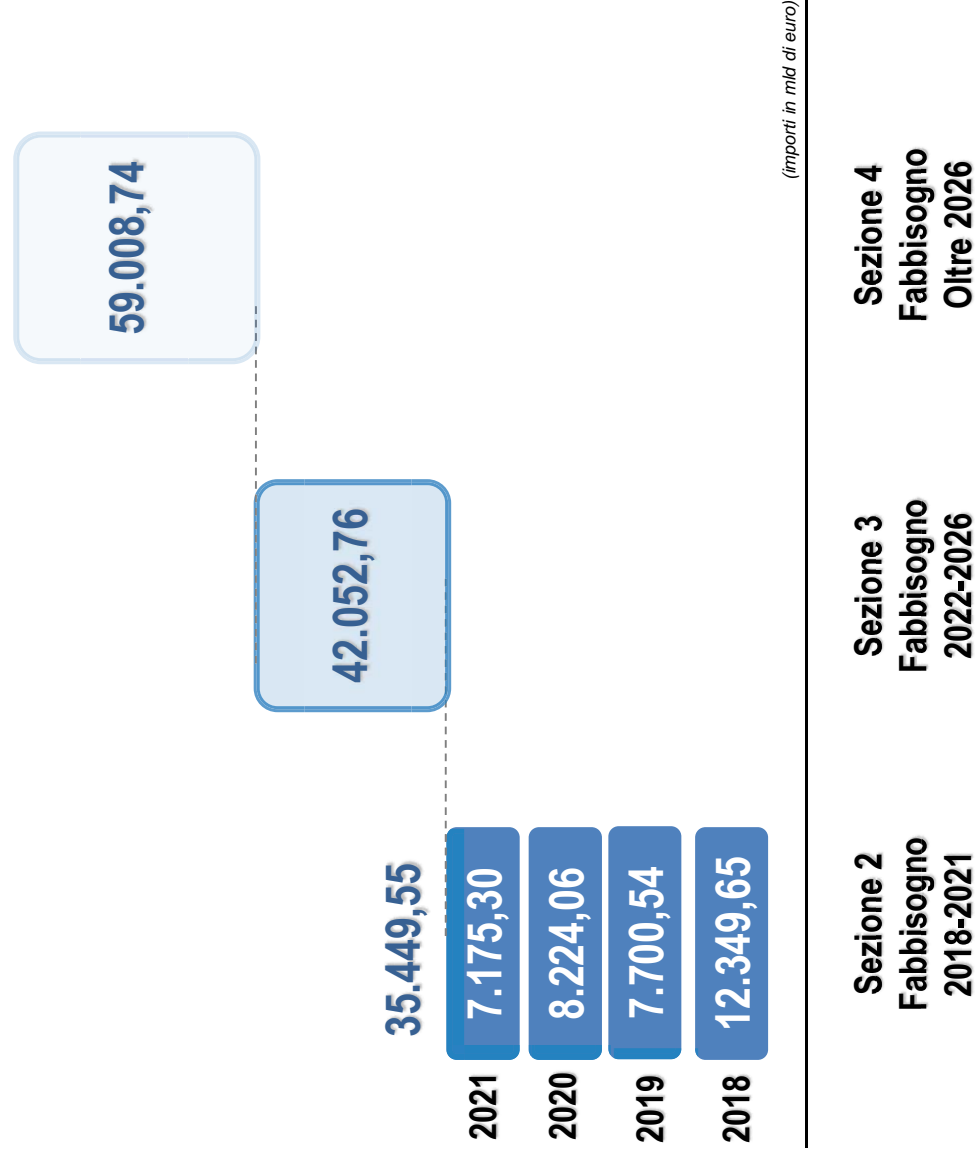
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI

Il Direttore Generale per il Trasporto e le Infrastrutture
Ferroviarie

- TAVOLE DI SINTESI -

CdP-I 2017-2021

Figura 2 – Fabbisogni finanziari programmatici con articolazione per sezione: programma quinquennale di vigenza contrattuale, programma a completamento del piano decennale, oltre Piano (Sezione 2-3-4)



Piano complessivo decennale

Stato attuativo-finanziario	Costo Totale		Sezione 1 Opere in corso finanziate					Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **				
	Consuntivo di 2016	Opere	CdP-I 2016 proforma		CdP-I 2017			Stato FSC	Stato MIT	Stato UE (inclusa quota nazionale)	UE, ELL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **	
			Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT										
A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	18.914,50	178.812,49	39.098,78	-666,06	11.263,90	49.696,62	36.723,36	3.305,84	1.247,51	3.977,38	4.442,54	7.138,14	6.832,82	8.224,06	7.175,30	40.736,76	59.008,78
a Programmi pluriennali di interventi	8.173,44	65.737,02	15.417,07	-545,20	4.916,21	19.788,08	17.727,31	505,51	459,65	559,39	536,21	3.804,39	3.464,37	3.046,46	2.697,44	16.781,14	16.155,14
b Interventi in esecuzione	10.489,33	26.528,64	21.683,11	-126,59	4.645,85	26.202,37	17.103,26	1.973,82	466,59	2.764,45	3.894,24	311,00			14,97		
c Interventi prioritari	197,74	19.461,40	1.794,58	8,79	1.683,33	3.486,71	1.703,38	820,50	320,46	640,29	2,08	2.997,75	3.365,44	5.153,61	4.457,89		
d Interventi in progettazione	38,43	24.159,54	131,92		15,00	146,92	131,82	6,00	0,80	2,55	5,75	25,00	3,00	24,00	5,00	23.955,62	
e Interventi in programma	55,56	42.925,88	72,10	-3,06	3,51	72,55	57,59			10,70	4,26					42.853,33	
B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	3.527,26	23.656,07	13.600,09		2.660,80	16.260,88	12.254,49	246,90	2.784,20	922,82	52,48	5.211,51	867,68			1.316,00	
TOTALE	22.441,76	202.468,56	52.698,87	-666,06	13.924,70	65.957,51	48.977,85	3.552,74	4.031,71	4.900,20	4.495,02	12.349,65	7.700,50	8.224,06	7.175,30	42.052,76	59.008,78
																35.449,51	
C OPERE ULTIME	59.838,91	60.668,35	60.667,85	0,32	0,17	60.668,35	56.114,62	304,11	835,78	932,59	2.481,25						

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

TAVOLA 1bis: Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Tabella	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **	
		Consuntivo al 2016	CdP-I 2016 proforma		Incrementi e rimodulazioni	CdP-I 2017			Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EELL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **
			Riduzioni	Incrementi		Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT										
A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI		18.914,50	39.098,78	-666,06	11.263,90	49.696,62	36.723,36	3.305,84	1.247,51	3.977,38	4.442,54	7.138,14	6.832,82	8.224,06	7.175,30	40.736,76	59.008,78	
00 Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	0,00	0,00	0,00	-2,52	2,52	0,00												
01 Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	4.588,25	6.756,80	-20,71	1.978,76	8.714,85	8.140,64	5,00	160,34	148,96	259,91		1.060,25	1.000,00	1.010,06	1.000,00	4.944,49	16.155,15	
02 Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento	1.267,18	2.188,31	-1,01	689,11	2.876,41	2.732,98	12,50	6,00	90,55	34,38		750,00	755,00	775,00	755,00	3.075,00		
03 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	3,53	18,71		36,00	54,71	33,71	21,00					20,00	20,00	20,00	20,00	100,00		
04 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	782,76	2.266,37	-54,86	1.371,45	3.582,97	1.820,93	860,51	236,48	159,15	505,89		434,00	239,00	455,00	637,60	5.180,15	5.382,75	
05 Programmi città metropolitane	4.201,92	7.867,59	-142,91	1.028,01	8.752,69	6.261,63	376,52	231,35	1.147,97	735,22		769,88	861,47	1.930,23	609,91	4.077,28	1.297,01	
06 Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	70,14	295,17		219,08	514,24	365,40	64,50		50,50	33,84		40,00	40,00	40,00	40,00	500,00	85,00	
07 Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	5,54	53,68		480,77	534,75	527,58	0,80		4,00	2,37		167,00	189,40		1.062,00	1.290,24		
08 Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	4.765,76	14.926,00	-444,35	5.458,20	19.939,85	14.857,87	1.965,00	613,33	2.318,04	185,62		3.897,02	3.917,34	3.804,38	4.112,79	21.797,85	34.798,64	
09 Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	3.229,42	4.726,15			4.726,15	1.982,63			58,22	2.685,30								
B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI		23.656,07	13.600,09	0,00	2.660,80	16.260,88	12.254,49	246,90	2.784,20	922,82	52,48	5.211,51	867,68			1.316,00		
TOTALE	22.441,76	202.468,56	-666,06	13.924,70	65.957,51	48.977,85	3.552,74	4.031,71	4.900,20	4.495,02		12.349,65	7.700,50	8.224,06	7.175,30	42.052,76	59.008,78	
				13.258,64									35.449,51					
C OPERE ULTIME	59.838,91	60.668,35	60.667,85	0,32	0,17	60.668,35	56.114,62	304,11	835,78	932,59	2.481,25							

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

riga	IMPIEGHI	2017	2018	2019	2020	2021
1	RETE CONVENZIONALE/ALTA CAPACITA'	2.629,45	2.517,90	2.784,10	2.597,00	2.487,00
2	RETE AV/AC TO-MI-NA	188,45	252,00	315,80	253,00	313,00
3	TOTALE TAB. A - SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO	2.817,90	2.769,90	3.099,90	2.850,00	2.800,00
4	TOTALE TAB.B: "LOTTE COSTRUTTIVE" (QUOTA FINANZIATA)	507,45	1.080,10	1.350,10	1.900,00	2.200,00
5	TOTALE IMPIEGHI CdP-I	3.325,35	3.850,00	4.450,00	4.750,00	5.000,00

riga	Capp.	FONTI	2017	2018	2019	2020	2021
6		RISORSE DA STATO (7+14)	2.229,24	4.062,64	3.743,48	4.209,50	4.460,58
7		MEF (8+11+12+13)	1.612,02	3.298,64	3.296,48	3.974,50	4.083,58
8		A legislazione vigente (9+10)	1.285,18	3.006,36	2.796,68	3.466,30	3.504,78
9	7122	Contributi in conto impianti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie	1.283,44	3.004,44	2.794,76	3.464,38	3.502,86
9-1	Pg1	Contributi per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie	58,00	316,00	576,36	187,45	-
9-2	Pg2	Fondo Opere: ri-finanziamento art.1 comma 84, LF 266/05	838,49	2.234,44	1.778,40	2.794,93	3.020,86
9-3	Pg4	Infrastruttura nazionale ferroviaria (DI 43/2013)	170,00	120,00	120,00	120,00	120,00
9-4	Pg6	Tratta Canello - Frasso Telesino	60,95	14,00	-	-	-
9-5	Pg7	Brescia-Verona-Padova, Napoli-Bari	-	320,00	320,00	320,00	320,00
9-6	Pg8	Adeguamento tracciato e velocizzazione asse ferroviario adriatico Bologna-Lecce	156,00	-	-	-	-
9-7	Pg9	Contributi in conto impianti da corrispondere a FS SpA per la nuova linea ferroviaria "Ferrandina - Matera L. Martella"	-	-	-	42,00	42,00
10	7123	Contributi per la realizzazione di opere specifiche	1,74	1,92	1,92	1,92	1,92
11	7493	Riduzione tasso cofinanziamento nazionale	49,75	68,00	198,00	133,00	135,00
12	8000	Fondo Sviluppo e Coesione	236,79	136,90	141,00	100,00	-
13	8000	Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020	40,30	87,38	160,80	275,20	443,80
14		MIT (15+16+17+18+19+20+21+22)	617,22	764,00	447,00	235,00	377,00
15	7060	Legge Obiettivo	249,92	107,00	109,00	-	-
16	7515	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali - Linea AV/AC Treviglio-Brescia	129,52	30,00	61,00	35,00	62,00
17	7518	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali - Linea AV/AC 3° Valico dei Giovi	150,62	120,00	120,00	67,00	150,00
18	7536	Decreto Legge 133/2014 - Sblocca Italia	-	410,00	50,00	50,00	65,00
19	7549	Decreto Legge 133/2014 - Sblocca Italia, Soppr. Passaggi a livello	9,00	21,00	15,00	15,00	-
20	7540	Decreto Legge 69/2013 - Legge stabilità 2014 - Interventi di miglioramento rete ferroviaria	78,16	70,00	82,00	38,00	67,00
21	7563	Contributo quindicennale per lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure	-	-	-	15,00	15,00
22	1274	Contributi Legge 190/2014 (art. 1 comma 294)	-	6,00	10,00	15,00	18,00
23		RISORSE UE (24+25)	490,00	300,68	290,00	200,00	206,00
24		RISORSE PON- FESR	452,00	170,68	165,00	100,00	106,00
25		RISORSE TEN-T (subordinati al reperimento della corrispondente quota nazionale)	38,00	130,00	125,00	100,00	100,00
26		RISORSE DA EE.LL. e ALTRO (27+28)	556,96	391,65	416,53	340,50	333,43
27		RISORSE da altre Fonti (altre operazioni finanziarie, Terzi)	368,51	139,65	100,73	87,50	20,43
28		RISORSE da altre fonti finanziarie AV/AC	188,45	252,00	315,80	253,00	313,00
29		TOTALE FONTI CdP-I (6+23+26)	3.276,20	4.754,97	4.450,00	4.750,00	5.000,00

Differenza FONTI-IMPIEGHI

(49,15) 904,97 0,00 - 0,00 0,00

Avanzo/(disavanzo) di cassa cumulato

(855,82) (904,97) 0,00 0,00 - 0,00 - 0,00

OPERAZIONE BANCARIA PER ATTUALIZZAZIONE CONTRIBUTI QUINDICENNALI (L.F. 2007, art. 1 comma 964 e 975)		2.017,00	2.018,00	2.019,00	2.020,00	2.021,00
30	Impieghi per rimborso finanz. attivato con attualizz. contrib. quindicennali: Rete Tradizionale	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
31	Impieghi per rimborso finanz. attivato con attualizz. contrib. quindicennali: AV/AC TO-MI-NA	500,00	500,00	500,00	500,00	400,00
32	7124 Contributi per la prosecuzione degli interventi relativi alla Rete Tradizionale	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
33	7124 Contributi per la prosecuzione degli interventi per il Sistema AV/AC TO-MI-NA	500,00	500,00	500,00	500,00	400,00

- TABELLE -

**A- Portafoglio investimenti in corso e
Programmatici per status attuativo e finanziario**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe a - Programmi pluriennali di interventi
Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)

Intervento	Costo Totale		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3	Sez. 4
	Opere	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026
			CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026
	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro		
	Classe DPP									
A1001	Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011) - per memoria	0,00	0,00	0,00	-2,52	2,52	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	0,00	0,00	0,00	-2,52	2,52	0,00	0,00	0,00	0,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi Programmi prioritari ferroviarie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

Intervento	Costo Totale		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3	Sez. 4						
	Opere	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano						
			CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026						
	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	UE E.E.LL. e altro								
	Classe DPP															
A1004A	Sicurezza in galleria	INV+PF	21,29	6.000,00	262,28	30,00	292,28	292,28	292,28	70,00	70,00	80,00	80,00	400,00	5.007,72	
A1004B	Risanamento acustico	INV+PF	164,34	8.300,00	352,15	90,00	442,15	430,56	430,56	80,00	100,00	170,00	190,00	848,20	6.469,65	
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	INV+PF	51,78	960,00	160,13	165,00	325,13	270,13	270,13	5,00	50,00	90,00	80,00	304,87	**	
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	INV+PF	19,84	300,00	90,00	30,00	120,00	120,00	120,00	20,00	20,00	20,00	20,00	100,00	**	
A1004E	Sicurezza armamento	INV	168,39	1.741,56	317,00	-10,00	868,00	1.175,00	1.175,00	282,00	268,00	16,56				
A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	INV+PF	0,00	333,50	0,00	25,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	44,50	29,00	215,00	**	
A1006	Soppressione passaggi a livello	INV+PF	1.447,07	7.857,75	1.752,93	-6,89	165,93	1.911,97	1.535,96	87,00	54,01	235,01	100,00	150,00	788,00	4.677,77
A1008	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	INV	5,59	126,00	6,00	60,00	66,00	66,00	66,00			60,00				
a1011	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	INV	44,79	100,00	100,00		100,00	90,00	90,00			10,00				
A1013A	Idrogeologia	INV+PF	193,63	2.000,00	449,83	2,28	154,54	606,65	565,61	37,73	3,32	120,00	150,00	180,00	763,35	**
A1013B	Sismica	INV+PF	13,00	1.000,00	99,50	50,00	149,50	149,50	149,50	50,00	80,00	100,00	100,00	520,50	**	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

Intervento	Costo										Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2026					
	Totale		Opere		Sezione 1 Opere in corso finanziate		Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021										
	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Stato attuativo	CdP-I 2016	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)			EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	INV+PF	2.116,50	3.000,19	2.376,87	120,19	2.497,06	2.452,53	5,34	39,20	5,34	77,25	56,00	68,00	50,00	251,89	**
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	INV+PF	243,53	482,39	359,80	25,00	384,80	384,80				25,00				72,59	
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	INV+PF	55,20	1.100,00	191,79	3,91	241,79	205,76	18,00	18,03	18,00	50,00	60,00	80,00	100,00	568,21	**
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	INV+PF	4,78	220,40	35,52	79,00	114,52	114,52				11,00	11,00	11,00	11,00	61,88	**
A2004E	Dismissione contesti obsoleti	x INV	27,89	170,00	110,00	60,00	170,00	170,00									
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali	x INV	0,00	51,00	51,00		51,00	51,00									
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	x INV+PF	4,63	142,00	42,00	10,00	52,00	52,00				10,00	10,00	10,00	10,00	50,00	**
Totale Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge			4.588,25	33.884,79	6.756,80	-20,71	8.714,85	8.140,64	5,00	160,34	148,96	1.060,25	1.000,00	1.010,06	1.000,00	4.944,49	16.155,15

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Intervento	Costo Totale		Sezione 1 Opere in corso finanziate			Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021				Sez. 3	Sez. 4						
	Opere	Cdp-I 2016	Cdp-I 2017			2018	2019	2020	2021	2022-2026	2022-2026	> 2026					
			proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi								Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EELL, e altro
A2001A	Potenziamento tecnologico direttrici e nodi - per memoria (vedi aree metropolitane, direttrici e reti regionali)	0,00	0,00	0,00	0,00												
A2001B	Tecnologie per la circolazione	539,52	5.502,48	1.058,33	0,34	453,40	1.512,07	1.443,60	12,50	21,66	34,31	480,00	485,00	504,00	471,41	2.050,00	**
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	434,19	895,38	480,38	35,00		515,38	515,38				45,00	45,00	45,00	45,00	200,00	**
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	69,98	533,55	148,55	30,00		178,55	178,19				35,00	40,00	40,00	40,00	200,00	**
A2009	Security	83,28	337,66	152,66	15,00		167,66	167,66	6,00			15,00	15,00	20,00	20,00	100,00	**
A2010	Sistemi Informativi	115,90	637,76	165,11	-1,36	60,00	223,76	218,61		5,08		54,00	45,00	45,00	45,00	225,00	**
A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	24,31	1.079,57	183,27	95,71		278,98	215,53		63,46		121,00	125,00	121,00	133,59	300,00	**
Totale Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento		1.267,18	8.986,40	2.188,31	-1,01	689,11	2.876,41	2.732,98	12,50	90,55	34,38	750,00	755,00	775,00	755,00	3.075,00	**

Totale Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Costo Totale		Opere		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4				
	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Stato attuativo	Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026				
					CdP-I 2016	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)			2018	2019	2020	2021
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	x	INV+PF	44,37	95,76	114,46	119,76	114,46	1,40	3,90	12,50	12,50	132,50	112,50	905,00	**
A1003	Ammodernamento infrastrutturale - per memoria (vedi reti regionali e ferrovie minori)			0,00	4,36	0,00	0,00	0,00								
P121	Ulteriori interventi per lo sviluppo delle reti regionali - per memoria (vedi reti regionali)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	x	INV+PF	38,14	69,70	144,70	145,70	144,70		1,00	132,00	60,00	10,00	10,00	599,00	**
P137	Upgrading rete ferroviaria Regione Marche - per memoria (vedi P200)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
P138	Upgrading rete ferroviaria Regione Umbria - per memoria (vedi P200)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	x	INV+PF	9,69	79,45	155,28	159,45	155,28		4,17	10,50	10,50	10,50	10,50	827,00	**
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	x	INV+PF	192,82	245,98	184,19	328,98	184,19	7,17	65,73	17,00	17,00	17,00	17,00	1.370,00	**
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali				285,01	5.046,89	598,63	753,89	598,63	8,57	65,73	172,00	100,00	170,00	150,00	3.701,00	0,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi Programmi città metropolitane

Intervento	Costo Totale		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3		Sez. 4				
	Opere	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026	Sez. 3	Sez. 4			
			CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021							
	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Opere	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro						
	Classe DPP	Stato attuativo													
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	INV+PF	1,09	564,50	89,43	18,00	107,43	102,43	5,00	19,30	29,70	36,20	59,87	312,00	**
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	INV+PF	42,94	1.267,11	549,61	72,00	621,61	619,78	1,83	47,20	88,60	63,80	7,90	438,00	**
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	x INV+PF	0,89	153,80	3,80	20,00	23,80	23,80		5,00	3,60	2,30	2,10	117,00	**
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	INV+PF	5,35	341,10	98,48	29,42	127,90	108,48		11,00	40,80	37,30	7,10	117,00	**
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	INV+PF	0,00	274,40	33,40	25,00	58,40	58,40		39,50	14,30	12,70	12,50	137,00	**
P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	INV+PF	22,97	437,00	103,40	100,00	203,40	193,40	10,00	6,00	84,30	2,80	2,50	138,00	**
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	INV+PF	295,30	1.610,04	744,16	-21,60	722,56	530,82	172,14	6,88	52,57	39,30	46,70	695,41	**
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	INV+PF	47,72	710,12	94,32	39,00	133,32	26,71	39,00	67,61	38,30	38,50	35,80	426,00	**
P193	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	x INV+PF	0,00	207,40	4,30	4,30	4,30	4,30		10,30	7,40	6,10	6,30	173,00	**
P194	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	x INV+PF	2,29	91,30	5,30	5,30	5,30	1,90		3,40	2,40	1,50	2,80	76,00	**

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

Programmi città metropolitane

Intervento	Costo Totale		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3	Sez. 4										
	Opere	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026										
			CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021												
	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	Stato UE (inclusa quota nazionale)	UE E.E.LL. e altro											
	Classe DPP	INV+PF	Stato attuativo	al 2016																
P213	x	INV+PF		0,00	2,32	2,32	2,32	5,15	3,70	2,40	4,45	120,00	**							
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina																				
P196		INV+PF		0,00	2,32	2,32	2,32	5,15	3,70	2,40	4,45	120,00	**							
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania																				
P135		INV+PF		2,00	23,21	23,21	18,21	7,50	5,40	5,50	4,40	174,00	**							
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo																				
P197	x	INV+PF		0,00	1,50	1,50	1,50	2,50	1,80	1,20	2,20	59,00	**							
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari																				
A1007		INV		327,16	370,00	370,00	364,90													
Piano riqualificazione grandi e medie stazioni																				
P055_A		INV+PF		139,98	471,39	643,79	7,50	7,50	7,50	232,00	215,00	204,50	180,87	147,87	**					
Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)																				
P218	x	INV+PF		0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	100,00	**						
Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale																				
P055_B				0,00	0,00	0,00	0,00													
Ulteriori interventi per lo sviluppo dei nodi - per memoria (vedi aree metropolitane)																				
Totale Programmi città metropolitane				887,69	8.467,66	2.596,95	-21,60	548,41	3.123,76	2.723,06	51,50	219,74	83,82	45,64	505,70	611,47	476,50	399,94	3.350,28	0,00

Intervento	AN	RE	ES
Attività negoziali			
Realizzazione			
Esercizio			
° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate			

Legenda
SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)
** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe a - Programmi pluriennali di interventi
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3	Sez. 4					
						Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano					
						CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026					
P056	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase	INV	INV	98,03	534,22	454,22	65,00	519,22	332,22	55,00	12,00	120,00	15,00					
P221	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	X INV+PF		6,95	1.035,60	112,00		112,00	97,69	14,31			282,40	252,40	122,40	72,90	193,50	**
P063	Ulteriori Interventi per lo sviluppo del traffico merci - per memoria (vedi direttrici)			0,00	0,00	0,00		0,00										
P120	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia	INV+PF		7,07	199,40	66,05		66,05	66,05				92,15	5,15	5,15	5,15	25,75	**
P057A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase	INV		20,93	103,63	63,63	40,00	103,63	87,53	10,00		6,10						
P222	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	X INV+PF		542,13	1.259,66	770,84	70,00	840,84	818,55	19,60	2,69		92,64	45,10	125,10	30,70	125,28	**
P057B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase	INV		5,83	101,04	67,60	33,44	101,04	101,04									
P223	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	X INV+PF		2,89	433,10	160,00	35,00	195,00	195,00				79,70	22,70	17,70	23,20	94,80	**

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4			
					Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021					Sez. 3	Sez. 4	
					CdP-I 2016	CdP-I 2017	Opere in corso finanziate	2018	2019	2020					2021
					Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro						
					Cdp-I 2016 proforma			Cdp-I 2017							
					Riduzioni e rimodulazioni										
P058A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1 ^a fase	INV	9,26	424,98	272,98	127,00	399,98	389,78	10,00	25,00					
P224	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	X INV+PF	97,93	2.277,15	367,40	327,07	694,47	664,47	30,00	479,26	502,26	174,26	90,26	336,62	**
P071	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea Milano-Bologna - per memoria (vedi P058A)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00						**
P069	Ulteriori interventi diffusi per lo sviluppo del traffico passeggeri - per memoria (vedi direttrici)	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00						
P094	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linee Roma-Napoli - per memoria (vedi P058A)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00						
P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1 ^a fase	INV	9,32	190,50	130,50	50,00	180,50	180,50	180,50	10,00					
P225	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X INV+PF	42,33	510,82	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	94,41	34,41	34,41	34,41	205,03	**

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe a - Programmi pluriennali di interventi
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 2				Sez. 4		
					Classe DPP	Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari oltre Piano	
											2018	2019			2020
P206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	x	0,00	275,73	13,81	29,00	42,81	42,81	42,81	25,88	25,88	25,88	25,88	129,40	**
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	INV	147,95	429,62	429,62	3,94	429,62	31,29	313,77	84,56					
P126	Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto	INV	0,00	60,00	30,00	20,00	50,00	50,00	10,00						
P073	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti	INV	24,71	60,00	40,00	20,00	60,00	20,00	40,00						
NA006	Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	INV	0,00	250,01	0,00	-415,00	415,01	0,01						50,00	**
NA036	Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	INV	0,00	145,18	187,87	-82,56	39,87	145,18	98,08	7,23	39,87				
NA011	Opere in fase di ultimazione: oneri per completamento opere e chiusura lavori - per memoria		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00							

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Costo Totale		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3	Sez. 4			
	Opere	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026			
			CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026			
	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro						
	Classe DPP	Stato attuativo											
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale		1.102,34	3.283,18	401,00	65,00	170,34	128,99	1.256,44	937,90	554,90	332,50	1.160,38	0,00
TOTALE Programmi pluriennali di interventi		8.173,44	19.788,08	505,51	505,51	559,39	536,21	3.804,39	3.464,37	3.046,46	2.697,44	16.781,14	16.155,14

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Costo Totale		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4	
	Opere	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate	CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026
	Nuovo inserimento	Fase finanziata al 2016		CdP-I 2016	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	Stato UE	(inclusa quota nazionale) e altro	
	Classe DPP	Stato attuativo		proforma						e altro	
				Riduzioni e rimodulazioni							
Bacini Nord ovest											
P123 J1163000100001	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Aosta-PontS.Martin		0,00	36,00	36,00	36,00					
	Velocizzazione impianti e soppressione PL										
P124	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto		0,00	15,00	10,00	15,00	10,00	5,00			
	Velocizzazione impianti e soppressione PL										
1357 J1163000100001	Potenziamento Fossano-Cuneo		5,00	15,49	15,49	15,49	15,49	15,49			
	Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo										
P078 J34416000620001	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo - Ventimiglia		0,00	8,80	29,00	-29,00	8,80	8,80			8,80
	Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo										
0267 J31183000530001	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio		206,13	261,00	261,00	261,00	261,00	261,00			
	Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo										
0366 J34416000620009	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello		0,00	70,00	70,00	70,00	70,00	70,00			
	Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo										
1178A	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase		0,00	340,00	6,00	340,00	340,00	340,00			
	Tratta Piacenza-Mantova										

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4	
	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026	
			Consuntivo al 2016	Stato attuativo	CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026
1427	Efficientamento linea Codogno-Cremona-Mantova e raddoppio tratta Cremona-Cava Tigozzi - per memoria	0,00	0,00	0,00	0,00	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	
		211,12	746,29	427,49	746,29	732,49	5,00	0,00	0,00	8,80	
	Totale Bacini Nord ovest										
	Bacini Nord est										
P125	Electrificazione linee Veneto	0,00	30,00	30,00	30,00	30,00					
	1 ^a fase: Conegliano-Vittorio Veneto	INV	RE	SF							
	2 ^a fase: Castelfranco-Montebelluna e Camposampiero-Cittadella-Bassano	INV	RE	SF							
P128	Electrificazione linea Trento-Bassano	0,00	60,00	1,00	59,00	1,00	59,00				
P136	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo	0,00	55,00	55,00	55,00	55,00					
	Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano	INV	RE	SF							
	Totale Bacini Nord est	0,00	145,00	86,00	59,00	145,00	86,00	59,00	0,00	0,00	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe b - Interventi in esecuzione
Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016	Cdp-I 2017	Sezione 1				Sez. 3	Sez. 4	
							Opere in corso finanziate						
	Classe DPP	Stato attuativo			proforma		MEF	FSC	Stato MIT	Stato UE (inclusa quota nazionale)	UE E.E.LL. e altro	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026
Bacini Centro													
1346 J11H33000190001	Potenziamento linea Pistoia-Lucca		2,179	450,00	450,00	450,00		215,00		235,00			
	Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini	INV RE											
	Raddoppio tratta Montecatini-Lucca	INV RE											
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena		0,00	177,00	92,00	177,00	92,00	85,00					
	Raddoppio Empoli-Granaiole e PRG Empoli	INV RE											
	Elettificazione linea Empoli-Siena	INV RE											
P145	Elettificazione Empoli-Siena - per memoria (vedi P101)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00						
0810 J11H95000000001	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola		28,13	35,99	35,99	35,99	18,08	12,91		5,00			
	PRG Perugia S. Giovanni	INV RE											
	Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie	INV RE											
0334 J11D9500040009	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio		0,71	58,00	26,00	58,00	26,00	32,00		32,00			
	Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno	INV RE											
Totale Bacini Centro			50,63	720,99	603,99	720,99	136,08	117,00	227,91	0,00	240,00		

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe b - Interventi in esecuzione
Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016	Cdp-I 2017	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
							Opere in corso finanziate	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	Stato EELL, e altro			Fabbisogni finanziari 2018-2021
	Classe DPP	Stato attuativo			proforma										
Bacini Sud e isole															
P087 Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo			0,00	51,00	31,00	51,00	20,00	51,00	51,00						
Bretella Sulmona, PRG Pescara Porta Nuova, collegamento al porto di Vasto e altri interventi minori	INV+P F	RE SF													
P141 Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso 1^ fase	INV	RE PP	0,00	30,00	15,00	30,00	15,00	15,00	15,00	15,00					
1888 Metropolitana Leggera Matrice-Bojano			0,20	23,15	23,49	23,15	-0,34	23,15							23,15
1173 Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	X		0,00	230,00	0,00	230,00	230,00	230,00	230,00	230,00					
1003 Penetrazione urbana nella città di Manfredonia	X		0,00	50,00	0,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00					
1170 Elettrificazione Barletta-Canosa	X		0,00	26,00	0,00	26,00	26,00	26,00	26,00	26,00					
1174 Fermata Taranto Nasisi	X		0,00	22,00	0,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00					

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe b - Interventi in esecuzione
Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consumivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Sezione 1				Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
					Classe DPP	Stato attuativo	Opere in corso finanziate	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	UE E.E.LL. e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021	2018	2019	2020
Torino																
0052 J11H0200040008	Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura	INV	9%02	1.040,70	1.040,70	1.040,70	1.040,70	830,64	49,96	160,10						
	Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata	RE														
	Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa	RE														
	Nuova SSE Torino Bramante	RE														
Torino	Totale Torino		9%02	1.040,70	1.040,70	1.040,70	1.040,70	830,64	49,96	160,10						
Milano																
0049A J11H0600070008	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase	INV	1%27	225,00	225,00	225,00	225,00	225,00								
	Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate/Vermezzo	RE														
	Fermate Porta Romana e Tibaldi	RE														
P014	Fermata passante nodo di Milano - per memoria	AN	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
Milano	Totale Milano		1%27	225,00	225,00	225,00	225,00	225,00								

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe b - Interventi in esecuzione
Programmi città metropolitana

Intervento	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
		Nuovo inserimento	Fase	Consuntivo	Stato	Stato	Opere in corso	Stato	Stato	Stato	Stato	Stato	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026
		finanziata al 2016	DPP	al 2016	attuativo	MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	UE E.E.LL, e altro	2018	2019	2020	2021
Napoli														
P211	Nodo complesso di Pompei	x	INV	RE	SF	0,00	2,40	30,60	33,00	2,40	30,60			
P212	Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	x	INV	SF	SF	0,00	0,00	0,92	0,92	0,92	0,92			
Totale Napoli						0,00	2,40	31,52	33,92	2,40	31,52	0,00	0,00	0,00
Bari														
0149	Sistemazione nodo di Bari		INV	RE	ES	127,62	159,61	-15,00	144,61	114,61	30,00			15,00
	Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto		INV	RE	ES									
	Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le		INV	RE	RE									
	Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord		INV	RE	RE									
0332A	Nodo di Bari: Bari Sud		INV	RE	AN	36,14	391,00	-154,94	391,00	136,06	254,94			
	Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torre a Mare		INV	RE	AN									
Totale Bari						163,76	550,61	-169,94	535,61	250,67	284,94 *	0,00	0,00	15,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
					proforma		Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026	
					Classe DPP	Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	UE E.E.LL, e altro	2018	2019	2020	2021
Palermo															
0036 J11H9Z000000008	Nodo di Palermo	INV	RE	ES	927,98	1.152,30	1.152,30	4,18	-4,18	1.152,30	537,58	12,50	302,33	299,89	
	Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto	INV	RE	ES											
	Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini	INV	RE	RE											
	Apparato tecnologico Palermo c.le	INV	RE	ES											
0036 J57A9000000007	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	INV	RE	RE	323,08	938,80	913,80	25,15	-25,15	913,80	553,79		360,01	25,00	
	tratta Fiumetorto-Ogliastrello	INV	RE	RE											
	tratta Ogliastrello-Castelbuono	INV	RE	RE											
Totale Palermo					1.251,06	2.091,10	2.066,10	29,33	-29,33	2.066,10	1.091,37	12,50	662,34	299,89	25,00
Totale Programmi città metropolitane					3.305,96	5.348,38	5.170,27	-118,25	241,39	5.293,41	3.449,84	90,02	1.064,15	689,41	40,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

Intervento	Costo Totale		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
	Opere	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano
			CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026
1048 J74H1600006001 Porto di Genova Potenziamiento scalo Campasso Nuovo Fase Consuntivo inserimento finanziata al 2016 Classe DPP Stato attuativo	0,00	25,80	25,80	25,80	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro
1008 J74H1600023001 Porto di Trieste Completamento: potenziamento impianti Trieste Aquilina e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio Fasi I e II: interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio	0,00	77,00	60,00	17,00	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro
P142A Porto di Ravenna 1^ fase: Prolungamento dorsale destra Candiano, soppressione del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere - quota RFI	0,00	20,00	20,00	20,00	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro
0339 J41C1000020001 Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce nuovo impianto di Livorno Darsena (PRG ed ACEI), collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena	28,43	43,00	43,00	43,00	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro
P220 Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce: collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce - opere sulla rete ferroviaria nazionale	0,00	2,50	2,50	2,50	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

Intervento	Costo Totale		Sezione 1				Sezione 2				Sez. 3		Sez. 4			
	Opere		Opere in corso finanziate				Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano			
	Nuovo inserimento	Fase	Consuntivo	CdP-I 2016	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026
0417 J116200012008	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale		1,24	25,50	25,50				25,50							
	potenziamento stazione di Cagnoli e collegamento con nuova Piastra Logistica															
P175	Scalo Torino Orbassano	X	0,00	13,00	0,00			13,00								
P173 J84H4001330001	Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)	X	1,02	22,00	22,00			22,00								
P176	Terminale Rivalta Scrivia	X	0,00	9,50	0,00			9,50								
P174 J3712000150006 J3712000160006	Scalo merci Bari Lamasinata	X	0,00	35,00	10,00			35,00	10,00							25,00
P178	Nodo intermodale di Brindisi	X	0,00	25,00	0,00			25,00								25,00
0243	Scalo merci di Modena Marzaglia - per memoria		0,00	0,00	0,00			0,00								0,00
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio			30,70	298,30	208,80	0,00	89,50	298,30	150,30	64,50	0,00	50,50	33,00	0,00	0,00	0,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe b - Interventi in esecuzione
Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento	Nuovo inserimento finanziata al 2016	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4		
					Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021					Sez. 3	Sez. 4
					CdP-I 2016	proforma	CdP-I 2017	2018	2019	2020				
					Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro					
					Riduzioni e incrementi e rimodulazioni									
P129 J44C1600020002	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova	INV	RE	PD	1,26	69,60	1,60	68,00	69,60	68,20	0,80		0,60	
Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est														
0268 J51H33000170001	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	INV	RE	PD	4,13	425,00	14,00	411,00	425,00	421,00		4,00		
Nodo intermodale Ronchi dei Legionari (interventi ferroviari)														
1912 J81E1600090003	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	INV	RE	RE	0,00	3,37	1,30	0,30	1,77	3,37	1,60		1,77	
Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa														
1139	Fermata su linea Catania-Bicocca	INV	RE	SF	0,00	15,00	15,00		15,00	15,00				
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro														
					5,38	512,97	31,90	0,30	480,77	512,97	505,80	0,80	4,00	2,37

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe b - Interventi in esecuzione
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
					Classe DPP	Stato attuativo	proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Opere in corso finanziate	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	Fabbisogni finanziari 2018-2021
Direttrice Brennero-Verona-Bologna														
0292A0 J94F0400020001	Accesso al Brennero sublotto 1 - Fluidificazione del traffico ed interconnessione con linea esistente della tratta Fortezza - Ponte Gardena (PRG e ACC Ponte Gardena)	INV	RE	ES	11,41	43,60	43,60	43,60	43,60					
0292A J94F0400020001	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena	INV	RE	PD	28,67	1.478,00	1.478,00	1.478,00	1.462,67				15,33	
Totale Direttrice Brennero-Verona-Bologna														
					40,08	1.521,60	1.521,60	1.521,60	1.506,27	0,00	0,00	0,00	15,33	0,00
Direttrice Venezia-Trieste/Udine														
1604A J1FC0600030007	Nuova linea Trieste-Divaca fase 0	INV	RE	PP	0,00	35,00	0,00	35,00	35,00					
	upgrade linea storica (tratta bivio Aurisina-confine di Stato)	INV	RE	PP										
P067 J1FC1600030001	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste				29,13	35,00	35,00	35,00	35,00					
	linea Milano-Venezia	INV	RE	ES										
	linea Venezia-Trieste	INV	RE	RE										
1310	Potenziamento itinerari merci Tarvisio/Villa Opicina - per memoria				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
Totale Direttrice Venezia-Trieste/Udine														
					29,13	70,00	35,00	35,00	70,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe b - Interventi in esecuzione
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Costo Totale		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4	
	Opere	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026	
	Nuovo inserimento Finanziata Classe DPP	Fase finanziaria al 2016	Stato MEF	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	Stato UE (inclusa quota nazionale)	Stato EE.LL, e altro			
Direttrice centrale e Tirrenica Nord											
P090	Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)	0,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00			
0081	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese	563,16	568,06	568,06	568,06	568,06	568,06	568,06			
	Raddoppio tratta S.Stefano-Chiesaccia, raccordo Garfagnana e altri interventi progressi	INV RE	ES								
	Raddoppio tratta Solignano-Fornovo(Osteriazza)	INV RE	ES								
NA023	Interventi connessi a linea AV/AC Milano - Bologna - per memoria	0,00	0,00	1,21	-1,21	0,00	0,00	0,00			
Totale Direttrice centrale e Tirrenica Nord											
		563,16	768,06	769,27	-1,21	0,00	768,06	768,06	0,00	0,00	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 4
					proforma	e	Incrementi e rimodulazioni	Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3	
								Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	2018		
Direttrice Napoli-Bari															
0284	J41H19A000000001	IN	RE	AN	125,34	813,00	813,00	-80,68	80,68	813,00	215,02	201,00	396,18	0,80	
Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cannello-Napoli per integrazione con linea AV/AC															
0279A	J41H19A000000008	IN	RE	AN	24,21	730,00	730,00	-92,40	92,40	730,00	329,69	200,00	200,01		
Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cannello-Frasso Telesino															
0279B	J41H19A000000008	IN	RE	AN	5,13	995,00	366,00	168,00	246,00	780,00	759,00	21,00		215,00	
Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)															
Tratta Frasso Telesino-Telese															
Tratta Telese-S.Lorenzo Maggiore															
Tratta S.Lorenzo Maggiore-Vitulano (Benevento)															
0099A	J41H19A000000008	IN	RE	RE	197,18	263,40	263,40	-76,32	76,32	263,40	44,55		218,85		
Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro															
0099C	J41H19A000000008	IN	RE	RE	18,84	19,95	19,95			19,95	19,95				
Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice															
Totale Direttrice Napoli-Bari					370,69	2.821,34	2.192,34	-81,40	495,40	2.606,34	1.368,20	422,00	815,05	1,10	215,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
					Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021				
					CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020		
					Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro		
					Cdp-I 2016		Cdp-I 2017				
					proforma		Riduzioni e incrementi e rimodulazioni				
Direttrice Napoli-Palermo											
0013A	Nuova linea a monte del Vesuvio		351,91	360,13	360,13	360,13	358,31				1,83
	collegamento veloce Napoli-Salerno (tratta bivio Casoria - bivio Sarno)	INV	RE	ES							
0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria		197,54	230,00	230,00	-15,57	230,00	39,34	190,66		
	Ricostruzione galleria Coreca	INV	RE	ES							
	Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro	INV	RE	RE							
	Costruzione SSE di Vibo Pizzo	INV	RE	ES							
	Potenziamento SSE di Sambiasi	INV	RE	ES							
	Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico	INV	RE	ES							
	PRG e ACS Lamezia Terme	INV	RE	RE							
	Completamento DCO Reggio Calabria	INV	RE	RE							
	Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante	INV	RE	ES							
	Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo	INV	RE	ES							
	Adeguamento sagoma gallerie Calabria	INV	RE	ES							
	Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio	INV	RE	RE							
	Costruzione sottopassaggio Policastro	INV	RE	ES							
	Costruzione galleria subalvea Fiumicello	INV	RE	RE							
	Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata	INV	RE	RE							
1191	Velocizzazione Tirrenica Sud 2ª fase - variante Agropoli		0,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00		
		INV	RE	SF							

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe b - Interventi in esecuzione
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata al 2016	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 4	
					Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari oltre Piano
					CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020		
					Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro		
					Cdp-I 2016		Cdp-I 2017				
					proforma						
					Riduzioni e rimodulazioni						
P140 5616000780001	23,20			100,00	190,00	-90,00	100,00	100,00			
Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase		PRV	RE								
0249 J11140200070008	20,75			2.300,00	871,90	1.34,80	2.299,70	2.299,70			
Linea Messina-Catania: raddoppio Giampillieri-Fiumefreddo		INV	RE								
tratta Fiumefreddo-Taormina-Letojanni		PRV	RE								
tratta Letojanni-Giampillieri											
Totale Direttrice Napoli-Palermo	593,40			3.030,13	1.692,03	29,23	3.029,83	2.837,35 *	0,00	190,66	
										1,83	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Opere	Costo Totale	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 4	
							Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari oltre Piano
							CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026
							proforma		MEF	FSC	MIT	UE	E.E.LL., (inclusa quota nazionale) e altro
Rete Sarda													
0313A	S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie			1,81		225,20	51,20	174,00	51,20	174,00			
J24105000010001	Variante Bauladu	INV	RE	PP									
J77816000000002	Variante Bonorva-Torralba	INV	RE	PP									
1524	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia			14,53		26,87	26,87	26,87					26,87
J47106000140001		INV	RE	RE									
1596	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda			15,09		19,20	19,20	19,20				17,28	1,92
J47809000000002		INV	RE	RE									
1670	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1ª fase			4,05		32,91	19,91	13,00	32,91			19,91	13,00
J79812000030001	Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	INV	RE	PD									
	SCMT e rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia	INV	RE	RE									
P083	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2ª fase			5,57		100,00	100,00	100,00	100,00				
J74416000090001	Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano, rettifiche di tracciato e piccole varianti Oristano-Chilivani-Sassari/Olbia e interventi diffusi per eliminazione interferenze e miglioramento accessibilità	INV	RE	RE									
J77816000090001													
Totale Rete Sarda				41,05		404,19	217,18	187,00	404,18	151,20	174,00	0,00	37,19
							0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	41,79

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Costo Totale		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
	Opere	Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari oltre Piano
	CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026	
Nuovo inserimento finanziata al 2016			Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro		
Classe DPP									
Consuntivo al 2016									
Stato attuativo									
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	3.491,31	12.950,91	9.841,55	1.060,50	238,68	1.494,16	44,72	271,00	
			12.679,61	2.846,60	40,48			0,00	
								0,00	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe b - Interventi in esecuzione
Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

Intervento	Costo Totale		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
	Opere	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026
			CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026
	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	
	Classe DPP	Consuntivo al 2016	Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	
A5000_5	INV	1.898,08	2.018,55	2.018,55	1.448,53				570,03
A5000_1	INV	788,48	1.612,06	1.612,06	150,59				1.461,47
A5000_2	INV	25,31	350,00	350,00					350,00
A5000_3	INV	426,90	503,79	503,79	383,51		58,22		62,07
A5000_4	INV	90,65	241,74	241,74	241,74				241,74
Totale Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli		3.229,42	4.726,15	4.726,15	1.982,63	0,00	58,22	2.685,30	0,00
TOTALE Interventi in esecuzione		10.489,33	26.528,64	21.683,11	26.202,37	17.103,26	4.645,85	311,00	14,97

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Programmi prioritari ferroviari - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Costo Totale		Opere		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3		Sez. 4				
	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consumativo al 2016	Stato attuativo	Cdp-I 2016	Cdp-I 2017	Opere in corso finanziate				2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026	
							MEF	FSC	Stato MIT	Stato UE (inclusa quota nazionale)							UE E.E.LL. e altro
					<i>Riduzioni e rimodulazioni</i>												
Bacini Nord ovest																	
1182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedo	x	0,00		0,00	10,00	10,00	10,00							180,00	60,00	
1095	Raddoppio Cremona-Orlomeneta		0,00		0,00	1,00	1,00	1,00						49,00			
Totale Bacini Nord ovest																	
			0,00		0,00	11,00	11,00	11,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,00	180,00	60,00	
Bacini Nord est																	
1183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	x	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00						43,00			105,00
1184	Potenziamento Padova-Castelfranco	x	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00						20,00			
	Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere																
1172	Variante di Riga	x	0,00		150,00	1,00	50,00	1,00	49,00	1,00	49,00			100,00			
	Collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria																
Totale Bacini Nord est																	
			0,00		150,00	1,00	50,00	1,00	49,00	1,00	49,00	0,00	0,00	143,00	20,00	105,00	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe c - Interventi prioritari
Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
						Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari oltre Piano
						CdP-I 2016	CdP-I 2017	Costo Totale Opere	2018	2019	2020			
Torino														
P216	Completamento fermate SFM Torino	X		0,00	95,50	45,50	45,50							50,00
	Fermate Dora e Zappata	INV	PD	PD*										
	Fermata S.Luigi Orbassano	INV	RE	SF										
	Fermate S.Paolo e Grugliasco-Le Gru (quota RFI)	INV	RE	SF										
P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	X		0,00	70,00	2,50	2,50							67,50
		INV	PD	SF										
Totale Torino				0,00	165,50	48,00	48,00							67,50
Milano														
1181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	X		0,00	160,00	0,00	3,20							156,80
		PF	SF	SF										
Totale Milano				0,00	160,00	0,00	3,20							156,80
Bologna														
1438	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (contributo RFI)			0,74	48,86	0,91	0,91							47,94
		PF	PD	PD										
Totale Bologna				0,74	48,86	0,91	0,91							47,94

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
					Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Classe DPP	Stato attuativo			CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026
					<i>Riduzioni e rimodulazioni</i>		MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)		
Firenze												
1185	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto	x	0,00	200,00	0,00	0,00		5,00			195,00	
		PF	SF	SF								
Totale Firenze			0,00	200,00	0,00	0,00	0,00	5,00	0,00	0,00	195,00	
Roma												
0258_A	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)		3,42	547,37	16,10	16,10	16,10				531,27	
	1^ fase: chiusura anello ferroviario	PRV	PD	PP								
	2^ fase: collegamenti con linee Fiumicino, Tirrenica e Firenze-Roma	PRV	PP	PP								
1086	Raddoppio Aprilia-Nettuno	x	0,00	200,00	0,00	0,00					200,00	
		PF	SF	SF								
0331	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano		0,76	250,00	13,00	13,00	13,00				128,68	108,32
	Tratta Cesano-Vigna di Valle	INV	PD	PP								
	Tratta Vigna di Valle-Bracciano	PRV	PD	PP								
Totale Roma			4,18	997,37	29,10	29,10	29,10	0,00	0,00	0,00	128,68	200,00
					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	639,59	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe c - Interventi prioritari
Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consumivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4		
					Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026
					CdP-I 2016	CdP-I 2017	Opere in corso finanziate	2018	2019	2020				
					Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro					
					Cdp-I 2016 proforma									
					Riduzioni e rimodulazioni									
Catania														
0270 JT1H03000140008	Sistemazione nodo di Catania		2,97	861,00	16,61	235,00	251,61	5,00	235,00	11,61	609,39			
	Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania Cle e Catania A quircella	PRV	PP											
	Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	INV	PP											
Totale Catania			2,97	861,00	16,61	235,00	251,61	5,00	235,00	11,61	609,39	0,00		
Totale Programmi città metropolitane			7,89	2.432,73	94,63	238,20	332,83	86,04	235,00	11,61	201,18	1.453,73	195,00	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
					Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano	
					Cdp-I 2016		2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026
					Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro			
					Cdp-I 2017							
					proforma							
					e							
					Riduzioni e rimodulazioni							
1064	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	INV	PD	SF	0,00	173,00	3,60	3,60			169,40	
1137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	INV	PD	SF	0,00	110,00	8,00	8,00		102,00		
1138A	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie	INV	PD	SF	0,00	75,00	10,00	10,00		65,00		
	1.ª fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino (PRG Magliana, Ponte Galeria e potenziamento impianto Fiumicino Aeroporto)											
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro					0,00	358,00	21,60	21,60	0,00	0,00	167,00	169,40

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
					Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari oltre Piano
					CdP-I 2016	proforma	Riduzioni e rimodulazioni	2018	2019	2020			
		Classe DPP	Stato attuativo		Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro				
Direttrice Torino-Lione													
0241A J11H0300000008			35,02	1.700,15	65,54	65,54	65,54			180,00	1.454,61		
Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie													
		tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano (1^ tappa)											
		PRV	PD	PD									
P215			0,00	200,00	0,00	0,00	0,00			200,00			
Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana													
		PRV	SF	SF									
Totale Direttrice Torino-Lione			35,02	1.900,15	65,54	65,54	65,54	0,00	0,00	380,00	1.454,61		

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe c - Interventi prioritari
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016	Cdp-I 2017	Sezione 1				Sezione 2				Sez. 3		Sez. 4		
							Classe DPP	Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	E.E.L.L. e altro	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021		Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026
														Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	2018	2019		
Direttrice Liguria - Alpi																			
0294 J11J05000010001	Potenziamento linea Gallarate-Rho		15,07	727,70	19,80	22,80	3,00	22,80	22,80			400,00			304,90				
	Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	INV	PD	PD															
	Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate	INV	PD	PD															
Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1ª fase																			
0264A J11H03000130001	Tratta Vignale-Oleggio	INV	PD	PP	13,96	13,96		13,96	13,96			250,04			160,00				
	Tratta Oleggio-Arona	PRV	PP	PP*															
0335 J01R06000300009	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo		1,38	900,00	15,00	15,00		15,00	15,00			240,80			644,20				
	Tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele	INV	PD	PP															
	Tratta Pieve Emanuele-Pavia	INV	PP	PP*															
P131	Velocizzazione linea Torino-Genova		0,00	165,00	65,00	65,00		65,00	65,00			100,00							
		INV	RE(F)	PP															
Totale Direttrice Liguria - Alpi																			
			17,92	2.216,70	113,76	113,76	0,00	3,00	116,76	116,76	0,00	0,00	0,00	0,00	640,80	350,04	949,10	160,00	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe c - Interventi prioritari
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consumivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4		
					Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026	
					Cdp-I 2016	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)				EE,LL, e altro
0289 J71J0400000008	29,74	1.540,30	266,00	266,00	41,00	225,00	225,00	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026	
Direttrice Genova-Ventimiglia														
Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure														
	PRV	RE(O)	PD											
Totale Direttrice Genova-Ventimiglia	29,74	1.540,30	266,00	266,00	41,00	225,00	225,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.274,30		
Direttrice Brennero-Verona-Bologna														
0292B 39101000002001	0,00	997,80	14,70	14,70	14,70	13,82	0,89	14,70	13,82	0,00	0,00	623,20	359,90	
Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona														
	INV	PD	PP											
	PRV	PP	PP*											
1^ fase (lotto 4.1)														
2^ fase (lotto 4.2)														
Totale Direttrice Brennero-Verona-Bologna	0,00	997,80	14,70	14,70	14,70	13,82	0,89	14,70	13,82	0,00	0,00	623,20	359,90	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe c - Interventi prioritari
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4						
					Operare	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026				
		Classe DPP	Stato attuativo		CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026					
					proforma	proforma	MEF	FSC	MIT	UE	(inclusa quota nazionale)	E.E.LL, e altro					
0365 J54H16000530009	Potenziamento Venezia-Trieste	INV	RE(F)	PP	0,00	1.800,00	200,00	200,00	200,00	200,00	266,80	517,20	816,00				
	Velocizzazione linea storica e varianti	INV	SF	SF*													
	Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m	INV	SF	SF*													
	Variante Latisana	INV	SF	SF*													
	Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina	INV	SF	SF*													
1131 J54H17000130009	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	x			0,00	180,00	9,60	110,00	9,60	110,00	60,40						
		INV	PP	PP*													
1940 J54H17000130009	Nodo di Udine				0,00	185,90	50,00	2,90	52,90	50,00	1,90	133,00					
	fase 1	INV	RE	SF													
	completamento	INV	PP	PP*													
1133b	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)				0,00	350,00	5,00	5,00	5,00	5,00			345,00				
		PRV	PD	SF													
	Totale Diretrice Venezia-Trieste/Udine				0,00	2.515,90	264,60	112,90	377,50	264,60	111,00	0,00	1,90	60,40	399,79	517,20	1.161,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026						
		CdP-I 2016		CdP-I 2017		2018		2019		2020				2021					
		proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro										
Direttrice centrale e Tirrenica Nord																			
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00											49,00	90,00	
	Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario																		
1179A	Bretella di collegamento tra la linea Collesalveti-Vada e la linea Firenze-Pisa	0,00	0,00	0,00	1,82	1,82												89,18	
0276A	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase	12,03	757,20	96,95	96,95	13,10												660,25	
	Sistemazione nodo di Parma e opere anticipate raddoppio tratta Parma-Vicofertile																		
	Raddoppio tratta Parma-Vicofertile																		
	Raddoppio tratta Vicofertile-Fornovo(Osteriazza)																		
		12,03	988,20	97,95	97,95	15,92												179,18	660,25
Totale Direttrice centrale e Tirrenica Nord																			
Direttrice Adriatico-Ionica																			
0297B	Nodo di Falconara completamento	0,00	66,00	0,00	1,00	1,00												65,00	
	Completamento: nuove stazioni di Montemarcano e Jesi Interporto e opere di completamento																		
		0,00	66,00	0,00	1,00	1,00												65,00	
Totale Direttrice Adriatico-Ionica																			

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4		
		Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	UE E.E.L.L. e altro	Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026
											2018	2019	2020		
Trasversali appenniniche centro Italia															
0226 J61H02000090008	10,20			572,00		11,42	11,42	11,42					560,58		
Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terzi															
0307A J31H96000000021	4,67			388,00		14,74	140,74	140,74					111,00		136,26
Raddoppio Chieti-Pescara															
Velocizzazione tratta Sulmona-Chieti															
Totale Trasversali appenniniche centro Italia															
Direttrice Napoli-Bari															
0099B J41H02000000008	7,73			670,60		21,80	169,80	169,80					671,58		136,26
Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino															
Totale Direttrice Napoli-Bari															

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata al 2016	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
					Classe DPP	Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	UE E.E.LL, e altro	2018	2019	2020		
Direttrice Napoli-Palermo																
0013B J6119A00000001	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio		0,43	59,08	0,00	35,50	35,50	35,50	35,50							23,58
	Fermata Vesuvio Est	PRV														
0275A J11433000180001	Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie	INV	32,10	3.462,45	803,45	1.049,41	1.713,65	724,24	350,00	639,41			772,00	976,80		
	Fase 1 - Raddoppio tratta Bicocca-Catenanuova	RE														
	Fase 2 - binario veloce Catenanuova-Flumetorto lotti finanziati	PP														
	Fase 2 - binario veloce Catenanuova-Flumetorto lotti da finanziare	PP														
Totale Direttrice Napoli-Palermo			32,54	3.521,52	803,45	1.084,91	1.749,15	724,24	385,50	639,41 *	0,00	0,00	772,00	976,80		23,58
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale			149,85	15.377,17	1.673,96	1.329,63	3.012,38	1.563,83	497,50	640,29	1,90	2.367,58	2.976,44	3.245,48	0,00	0,00
TOTALE Interventi prioritari			157,74	19.461,40	1.794,58	1.683,33	3.486,71	1.703,38	820,50	640,29	2,08	2.997,75	3.365,44	5.153,61	0,00	0,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe d - Interventi in progettazione

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3	Sez. 4	
					Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021						Fabbisogni finanziari 2022-2026
					CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2022-2026	
Bacini Nord ovest													
0333 J811029000010001	Interventi linea Chivasso-Aosta		5,77	45,72	7,00	7,00	7,00						38,72
	Collegamento diretto linee Chivasso-Aosta e Torino-Milano (Lunetta di Chivasso)	PF	PD	PD		Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	Stato UE (inclusa quota nazionale)	UE EE,LL, e altro			
	Ricostruzione ponte sul torrente Chiusella	INV	RE	ES									
1024	Raddoppio Fossano-Cuneo		0,00	76,53	0,00	0,00							76,53
	Raddoppio tratta Fossano - Madonna dell'Olimo	PF	PD	PD*									
11788	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova completamento		0,00	560,00	0,00	0,00							560,00
	Tratta Cremona-Piadena	PF	SF	SF*									
	Tratta Codogno-Cava Tigozzi	PF	SF	SF*									
Totale Bacini Nord ovest			5,77	682,25	7,00	7,00	7,00	7,00	0,00	0,00	0,00		675,25
Bacini Nord est													
P188	Raddoppio Bolzano-Merano	X	0,00	200,00	0,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00			196,00
		PF	SF	SF									
Totale Bacini Nord est			0,00	200,00	0,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00			196,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe d - Interventi in progettazione

Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

Intervento	Costo Totale				Sezione 1 Opere in corso finanziate			Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3	Sez. 4	
	Cdp-I-2016	Cdp-I-2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026
P142B Porto di Ravenna - completamento	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00								50,00
Completamento: interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco													
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00								50,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe d - Interventi in progettazione
Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento	Costo Totale		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
	Opere	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026	
	Nuovo inserimento	Fase finanziata al 2016	CdP-I 2016	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026
	Classe DPP	Stato attuativo	proforma	MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	
1138B Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino			0,00	0,00					
Nuovo collegamento con futuro terminal nord	PF	SF							
Collegamento passante terminal nord-terminal sud	PF	SF							
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro			0,00	1.082,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.062,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe d - Interventi in progettazione
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento Classe DPP	Fase finanziaria DPP	Consuntivo al 2016	Opere	Costo Totale	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
						Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari 2022-2026
						CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021		
Direttrice Liguria - Alpi													
0266 J31H43000520001			3,24		1.412,00	3,50	3,50					1.408,50	
Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza (tratta bivio Rosales-Seregno)													
0277 J31H43000210008			13,15		1.000,00	82,63	82,63					917,37	
Potenziamento Seregno-Bergamo													
02868 J31H42000020011			6,36		500,00	6,36	6,36	3,01	0,80	2,55		493,64	
Quadruplicamento Tortona-Voghera													
Quadruplicamento tratta													
Totale Direttrice Liguria - Alpi			22,74		2.912,00	92,49	92,49	89,14	0,80	2,55	0,00	2.819,51	
Direttrice Brennero-Verona-Bologna													
0292C J41F04000020001			1,81		851,60	8,29	8,29	8,29				843,31	
Accesso al Brennero lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano													
0337 J41C05000000005			2,32		1.555,00	6,90	6,90	6,90				1.548,10	
Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto													
Totale Direttrice Brennero-Verona-Bologna			4,13		2.406,60	15,19	15,19	15,19	0,00	0,00	0,00	2.391,41	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe d - Interventi in progettazione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata al 2016	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate				Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano		
					CdP-I 2016	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026
Direttrice centrale e Tirrenica Nord																
11.79B Collegamento dell'interporto di Guastice alla linea Collesalveti-Vada	x		0,00	101,60	0,00	0,00	0,00	0,00								101,60
0276B Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase			0,00	1.546,80	0,00	0,00	0,00	0,00								1.546,80
Raddoppio tratta Berceto-Chiesaccia	PF	PP	PP*													
Totale Direttrice centrale e Tirrenica Nord			0,00	1.648,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.648,40
Direttrice Adriatico-Ionica																
0311B Metaponto-Sibarì-Bivio S. Antonello			0,00	260,19	0,00	0,00	0,00	0,00								260,19
Completamento: variante Montegiordano-Amendolara (frana di Roseto)	PRV	PP	PP*													
Completamento: adeguamento stazioni Acri e Policoro	PRV	PP	PP*													
11.06 Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S. Antonello - bivio S. Lucido			0,00	718,00	0,00	0,00	0,00	0,00								718,00
PF	PP	PP*														
Totale Direttrice Adriatico-Ionica			0,00	978,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	978,19

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe d - Interventi in progettazione
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
						Opere in corso finanziate	CdP-I 2017	Fabbisogni finanziari 2018-2021				
						Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro		
Trasversali appenniniche centro Italia												
0296 J31.050000000001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano			0,00	1.918,50	0,00	0,00	0,00			1.918,50	
0298 J31.050000000001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelpiano			0,00	573,10	0,00	0,00	0,00			573,10	
0307B J31.050000000021	Roma-Pescara Velocizzazione tratta Avezzano-Sulmona Velocizzazione tratta Tivoli-Avezzano			0,00	1.168,00	0,00	0,00	0,00			1.168,00	
Totale Trasversali appenniniche centro Italia					0,00	3.659,60	0,00	0,00	0,00	0,00	3.659,60	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe d - Interventi in progettazione
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase	Consuntivo finanziata al 2016	Opere	Costo Totale		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4		
						Operative	Operative	Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari oltre Piano	
						CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2022-2026	> 2026			
						proforma		MEF	FSC	Stato	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro				
Direttrice Napoli-Palermo																	
1107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema integrato stazione Ferroviaria - Aero stazione di Lamezia Terme fasi prioritarie					0,00	6,000,00		6,00	6,00				5,994,00			
	1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni		PF	SF	SF												
	2^ fase		PF	SF	SF												
Direttrice Palermo-Catania																	
0275B	Nuovo collegamento Palermo-Catania completamento					0,00	2,553,55		0,00	0,00				2,553,55			
	Fase 3 - secondo binario Catenanuova-Fiumetorto		PRV	PP	PP*												
Totale Direttrice Napoli-Palermo																	
						0,00	8,553,55	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	0,00	8,547,55			
Rete Sarda																	
0213B	S. Gavino-Sassari-Olbia completamento					0,00	567,80		0,00	0,00				567,80			
	Variante Macomer I		PRV	PP	PP*												
	Variante Macomer II		PRV	PP	PP*												
	Variante Campomela-Sassari		PRV	PP	PP*												
Totale Rete Sarda																	
						0,00	567,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	567,80			
Studi e fondo salvaguardia																	
NA026	Studi di fattibilità e progettazioni		INV			5,79	60,45	16,45	5,00	21,45	15,70	5,75	2,00	3,00	4,00	5,00	25,00
Totale Studi e fondo salvaguardia																	
						5,79	60,45	16,45	5,00	21,45	15,70	5,75	2,00	3,00	4,00	5,00	25,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe d - Interventi in progettazione
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Costo Totale		Sezione 1 Opere in corso finanziate			Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021				Sez. 3	Sez. 4						
	Opere	Nuovo inserimento Finanziata al 2016 Classe DPP	Fase Consuntivo al 2016	Cdp-I 2016			Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2022-2026	> 2026
				Cdp-I 2016	proforma	Riduzioni e rimodulazioni											
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale			32,66	124,12	0,00	11,00	135,12	120,02	6,00	0,80	2,55	5,75	3,00	4,00	5,00	20.637,47	0,00
TOTALE Interventi in progettazione			38,43	131,92	0,00	15,00	146,92	131,82	6,00	0,80	2,55	5,75	3,00	24,00	5,00	23.955,62	0,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe e - Interventi in programma

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 2				Sez. 3	Sez. 4	
					proforma		Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano	
					Classe DPP	Stato attuativo	MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021
Bacini Centro															
0290 J31196600000031	Nuova linea Passo Corese-Rieti		4,36	792,20	4,39	4,39	4,39	4,39	4,39						787,81
	1. ^ stralicio: tratta Passo Corese-Osteria Nuova	PRV	PD	PD											
	Completamento: tratta Osteria Nuova - Rieti	PRV	PP	PP*											
Totale Bacini Centro			4,36	792,20	4,39	4,39	4,39	4,39	4,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	787,81
Bacini Sud e isole															
0315 J14105000000001	Siracusa-Ragusa-Gela		0,31	200,00	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32						199,68
	Rettifiche e varianti tratta Siracusa-Fontanebianche-Noto, metroferrovia tratta Genisi - Ragusa e collegamento al porto di Pozzallo	PRV	PP	PP											
0314 J14105000000001	Palermo-Trapani		0,75	491,00	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75						490,25
	Varianti Punta Raisi-Alcamo e Alcamo-Trapani (via Milo) e rettifiche Trapani-Castelvetrano (via Castelvetrano)	PRV	PP	PP											
1049	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti	PF	SF	SF	0,00	3.905,00	0,00	0,00	0,00						3.905,00
Totale Bacini Sud e isole			1,05	4.596,00	1,07	1,07	1,07	1,07	1,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.594,93
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali			5,41	5.388,20	5,45	5,45	5,45	5,45	5,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.382,75

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe e - Interventi in programma

Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4				
					Opere in corso finanziate	CdP-I 2017	Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano		
	Classe DPP	Finanziata	Stato attuativo		Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	UE E.E.LL. e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026
Milano															
0049B J31196400070008	Raddoppio Milano-Mortara: completamento		0,00	466,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	466,70	
	Riqualficazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana	PF	PD	PD*											
	Raddoppio tratta Albairate/Vermezzo-Parona	PF	PP	PP*											
	Raddoppio tratta Parona-Mortara	PF	PP	PP*											
Totale Milano			0,00	466,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	466,70	
Bari															
0332B J11029400000099	Nodo di Bari: Bari Nord		0,00	633,00	5,36	-3,06	2,30	2,30	2,30	0,00	0,00	0,00	0,00	630,70	
	Bari Nord: interrimento tratta Bari S.spirito - Palese	PF	PP	PP											
Totale Bari			0,00	633,00	5,36	-3,06	2,30	2,30	2,30	0,00	0,00	0,00	0,00	630,70	
Reggio Calabria															
1669 J41712600100001	Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano		0,39	200,00	0,39	0,00	0,39	0,39	0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	199,61	
	Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	PF	SF	SF											
Totale Reggio Calabria			0,39	200,00	0,39	0,00	0,39	0,39	0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	199,61	
Totale Programmi città metropolitane			0,39	1.299,70	5,75	-3,06	2,69	2,69	2,69	0,00	0,00	0,00	0,00	1.297,01	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe e - Interventi in programma

Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

Intervento	Costo Totale				Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4						
	Opere				Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano						
	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Stato attuativo	CdP-I 2016	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026	
1010			0,00		0,00	0,00												85,00
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete						85,00												85,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe e - Interventi in programma
Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Opere	Costo Totale		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4				
						CdP-I 2016	CdP-I 2017	Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026				
								Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026	
0295 J81A05000020001	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa			0,00	0,00	1.200,00	0,00	0,00										1.200,00	
0269 J81A03000180001	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	PF	PP	PP	0,16	90,41	0,18	0,18										90,24	
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro								0,18	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.290,24	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe e - Interventi in programma
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata al 2016	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
					Opere in corso finanziate	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	Stato EE,LL, e altro			Fabbisogni finanziari 2018-2021
		Classe DPP	Stato attuativo		CdP-I 2016	CdP-I 2017							
Direttrice Brennero-Verona-Bologna													
1085 Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)		PF	0,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
Totale Direttrice Brennero-Verona-Bologna			0,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
Direttrice Venezia-Trieste/Udine													
0291 Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari	14,17			5.701,30	16,30	1,98	11,57	4,73	1,98	18,28	11,57	4,73	1,98
		PRV	PP										
0262 Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste	10,53			1.745,80	11,80	1,53	7,64	3,41	2,28	13,33	7,64	3,41	2,28
		PRV	PP										
Totale Direttrice Venezia-Trieste/Udine			10,53	1.745,80	11,80	1,53	7,64	3,41	2,28	13,33	7,64	3,41	2,28
1604B Nuova linea Trieste-Divaca	3,43			1.040,00	5,11	5,11	2,55	2,55		5,11	2,55	2,55	
		PRV	PP										
Totale Direttrice Venezia-Trieste/Udine			28,12	8.487,10	33,21	3,51	21,76	10,70	4,26	36,72	21,76	10,70	4,26
Direttrice centrale e Tirrenica Nord													
P106 Gronda merci di Roma - Cintura sud	0,00			844,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	844,63
		PF	PP										
Totale Direttrice centrale e Tirrenica Nord			0,00	844,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	844,63

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe e - Interventi in programma

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
					Opere in corso finanziate	CdP-I 2017	Fabbisogni finanziari 2018-2021				
	Classe DPP	Stato attuativo			Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	Stato UE (inclusa quota nazionale)	UE E.E.LL. e altro		
Direttrice Adriatico-Ionica											
0310 Taranto-Metaponto			0,70	340,00	0,70	0,70					339,30
Raddoppio tratta Taranto-Metaponto											
	PRV	PP	PP								
Totale Direttrice Adriatico-Ionica			0,70	340,00	0,70	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	339,30
Direttrice Salerno-Taranto											
0308 Battipaglia-Potenza			1,10	491,00	1,12	1,12					489,88
Rettifiche di tracciato Battipaglia-Romagnano e Tito-Potenza, variante Romagnano-Barragiano											
	PRV	PP	PP								
0309 Potenza - Metaponto			1,33	646,00	1,33	1,33					644,67
Varianti Potenza-Albano-Grassano, rettifiche di tracciato Grassano-Metaponto											
	PRV	PP	PP								
Totale Direttrice Salerno-Taranto			2,43	1.137,00	2,45	2,45	0,00	0,00	0,00	0,00	1.134,55

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
Classe e - Interventi in programma
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
					Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari 2022-2026
	Classe DPP	Stato attuativo			CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021		
					proforma		MEF	FSC	MIT	UE	EE,LL, e altro	
											(inclusa quota nazionale)	
Direttrice Napoli-Palermo												
0274 J61H02000100008			9,46	1.855,00	10,00	10,00	10,00					1.845,00
	PF	PP	PP									
0282 J61H03000190001			2,12	3.700,00	7,00	7,00	7,00					3.693,00
	PF	PP	SF									
1107B			0,00	12.730,00	0,00	0,00	0,00					12.730,00
	PF	PP	SF									
Totale Direttrice Napoli-Palermo			11,58	18.285,00	17,00	17,00	17,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18.268,00
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale			49,60	34.862,57	60,72	64,23	49,27	0,00	0,00	10,70	4,26	34.798,34
TOTALE Interventi in programma			55,56	42.925,88	72,10	72,55	57,59	0,00	0,00	10,70	4,26	42.853,33

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

**B- Progetti infrastrutturali realizzati per lotti
costruttivi non funzionali per status attuativo e
finanziario**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI Classe f - Interventi da realizzare per lotti costruttivi Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento		Fase finanziaria		Consuntivo al 2016		Classe DPP		Stato attuativo		Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4		
	INV	RE	INV	RE	INV	RE	INV	RE	INV	RE	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	Stato UE	Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano				
	Totale Opere		Costo Totale		Opere		Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano						
0343 RT11PZ000000008	Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi																							
	1,043,93		1,043,93		6,200,00		6,200,00		3,816,56		1,550,00		5,366,56		4,201,56		100,00	1,065,00		833,44				
Opere propeedeutiche e progettazioni pregresse																								
1° lotto costruttivo		218,80		218,80		219,56		219,56		219,56		219,56		219,56		219,56		400,00						
2° lotto costruttivo		349,24		349,24		500,00		500,00		500,00		500,00		500,00		500,00		100,00						
3° lotto costruttivo		383,10		383,10		860,00		860,00		860,00		860,00		860,00		860,00		58,00						
4° lotto costruttivo		72,79		72,79		607,00		607,00		607,00		607,00		607,00		607,00		607,00						
5° lotto costruttivo		0,00		0,00		1,630,00		1,630,00		1,630,00		1,630,00		1,630,00		1,630,00								
6° lotto costruttivo		0,00		0,00		1,550,00		1,550,00		1,550,00		1,550,00		1,550,00		1,550,00								
		833,44		833,44		833,44		833,44		833,44		833,44		833,44		833,44								
Totale Direttrice Liguria - Alpi	1,043,93		1,043,93		6,200,00		6,200,00		3,816,56		1,550,00		5,366,56		4,201,56		100,00	1,065,00		833,44				

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI
Classe f - Interventi da realizzare per lotti costruttivi
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziaria	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4			
					Classe DPP	Stato attuativo	proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026		
										MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	> 2026
Direttrice Trasversale																				
0325 J41C0700000001	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia				1.746,14	2.050,00	2.050,00	2.050,00	502,01	99,90	1.314,20	133,89								
	1° lotto costruttivo	INV	RE	RE	1.073,31	1.130,95	1.130,95	1.130,95	502,01	99,90	395,15	133,89							0,00	
	2° lotto costruttivo	INV	RE	RE	728,83	919,05	919,05	919,05			919,05								0,00	
0361 R81H9700000008	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona				12,05	3.430,07	2.268,07	607,00	2.875,07	2.875,07			555,00							
	1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est - Verona 1° lotto costruttivo	INV	RE	PD	12,05	1.892,07	1.892,07		1.892,07	1.892,07										
	1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est - Verona 2° lotto costruttivo	INV	RE	PD	0,00	607,00	607,00	607,00	607,00	607,00										0,00
	Nodo di Verona Ovest	PRV	RE	PD	0,00	376,00	376,00	376,00	376,00	376,00										0,00
	2° lotto funzionale: Quadruplicamento in uscita da Brescia	PRV	RE	PD	0,00	555,00	0,00	0,00	0,00	0,00			555,00							0,00
0362A J41E9700000009	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)				27,71	3.140,00	1.363,94		1.363,94	1.273,94	90,00			1.776,06						
	Tratta Verona-Bivio Vicenza 1° lotto costruttivo	INV	RE	PP	27,32	983,94	983,94		983,94	893,94	90,00									0,00
	Tratta Verona-Bivio Vicenza 2° lotto costruttivo	INV	RE	PP	0,00	1.776,06	0,00	0,00	0,00	0,00				1.776,06						0,00
	Nodo di Verona est	INV	RE	PP	0,38	380,00	380,00	380,00	380,00	380,00										0,00
0362B J41E9700000009	Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)				0,00	805,00	150,00		150,00	150,00				655,00						
	1° lotto costruttivo	PRV	RE	PD	0,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00										0,00
	2° lotto costruttivo	PRV	RE	PD	0,00	655,00	0,00	0,00	0,00	0,00				655,00						0,00
1135	Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)				0,00	1.316,00	0,00		0,00	0,00										1.316,00
		PRV	PP	PP	0,00	1.316,00	0,00	0,00	0,00	0,00										1.316,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI
Classe f - Interventi da realizzare per lotti costruttivi
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata al 2016		Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 1				Sezione 2				Sez. 3	Sez. 4		
	Classe DPP	Stato attuativo				Cdp-I 2016	proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	Stato UE (inclusa quota nazionale)	E.E.L.L. e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2022-2026	> 2026
Totale Diretrice Trasversale				1.785,90	10.741,07	5.832,01	0,00	607,00	6.439,01	4.801,02	99,90	1.404,20	133,89	0,00	2.986,06	0,00	1.316,00				
Diretrice Brennero-Verona-Bologna				679,50	4.400,00	3.028,52	0,00	503,80	3.532,32	2.375,91	315,00	788,93	52,48	0,00	867,68	0,00	0,00				
A004 Nuovo valico del Brennero - quota Italia				679,50	4.400,00	3.028,52	0,00	503,80	3.532,32	2.375,91	315,00	788,93	52,48	0,00	867,68	0,00	0,00				
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
1° lotto costruttivo	INV	RE	RE	260,00	260,00	260,00	0,00	0,00	260,00	101,50	45,00	113,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
2° lotto costruttivo	INV	RE	RE	190,00	280,00	280,00	0,00	0,00	280,00	161,45	94,88	23,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
3° lotto costruttivo	INV	RE	RE	150,00	297,26	297,26	0,00	0,00	297,26	229,04	68,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
4° lotto costruttivo	INV	RE	RE	79,50	920,02	920,02	0,00	0,00	920,02	344,62	270,00	276,59	28,81	0,00	0,00	0,00	0,00				
5° lotto costruttivo	INV	RE	PD	0,00	1.250,00	1.250,00	0,00	0,00	1.250,00	1.035,81	214,19	21,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
6° lotto costruttivo	INV	PD	PD	0,00	937,72	0,04	0,00	0,00	70,04	70,04	0,00	0,00	0,00	0,00	867,68	0,00	0,00				
Totale Diretrice Brennero-Verona-Bologna				679,50	4.400,00	3.028,52	0,00	503,80	3.532,32	2.375,91	315,00	788,93	52,48	0,00	867,68	0,00	0,00				
Diretrice Napoli-Bari				17,93	2.315,00	923,00	0,00	0,00	923,00	876,00	47,00	0,00	0,00	0,00	1.392,00	0,00	0,00				
0281 Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara				17,93	2.315,00	923,00	0,00	0,00	923,00	876,00	47,00	0,00	0,00	0,00	1.392,00	0,00	0,00				
1° Lotto funzionale (Apice-Hirpinia)	INV	RE	PP	0,00	923,00	923,00	0,00	0,00	923,00	876,00	47,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
2° Lotto funzionale (Hirpinia-Orsara)	INV	RE	SF	0,00	1.392,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.392,00	0,00	0,00				
Totale Diretrice Napoli-Bari				17,93	2.315,00	923,00	0,00	0,00	923,00	876,00	47,00	0,00	0,00	0,00	1.392,00	0,00	0,00				
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale				3.527,26	23.656,07	13.600,09	0,00	2.660,80	16.260,88	12.254,49	246,90	2.784,20	922,82	52,48	5.211,51	867,68	1.316,00	0,00			
TOTALE Interventi da realizzare per lotti costruttivi				3.527,26	23.656,07	13.600,09	0,00	2.660,80	16.260,88	12.254,49	246,90	2.784,20	922,82	52,48	5.211,51	867,68	1.316,00	0,00			

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione (1) o riutilizzi delle risorse statali liberate (2)
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026
 ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

**A- Portafoglio investimenti in corso e
Programmatici per classe tipologica di
destinazione**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A00-Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma	Sezione 1 Opere in corso finanziate			Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **	
	Classe DPP	Fase				Stato	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro			2018
A1001			0,00	0,00	0,00	-2,52	2,52	0,00						
Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011) - per memoria														
Totale Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)														

Legenda

SF	Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità	PP	Progettazione Preliminare	PD	Progettazione Definitiva	AN	Attività negoziali	RE	Realizzazione	ES	Esercizio		° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
INV	intervento invariante	PR	intervento in project review	SF	intervento in progetto di fattibilità								

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzo delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3		Sez. 4		
	Classe DPP	Stato attuativo	Fase	di 2016	Opere	Opere in corso finanziate	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	oltre Piano
					CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017											
A1004A	INV+PF			27,29	6.000,00	262,28	30,00	292,28	292,28			70,00	70,00	80,00	80,00	400,00	5.007,72
A1004B	INV+PF			164,34	8.300,00	352,15	90,00	442,15	430,56	11,59		80,00	100,00	170,00	190,00	848,20	6.469,65
A1004C	INV+PF			51,78	960,00	160,13	165,00	325,13	270,13	50,00		90,00	70,00	90,00	80,00	304,87	**
A1004D	INV+PF			19,84	300,00	90,00	30,00	120,00	120,00			20,00	20,00	20,00	20,00	100,00	**
A1004E	INV			168,39	1.741,56	317,00	868,00	1.175,00	1.175,00			282,00	268,00	16,56			
A1004F	INV+PF	x		0,00	333,50	0,00	25,00	15,00	15,00			15,00	15,00	44,50	29,00	215,00	**
A1006	INV+PF			1.447,07	7.857,75	1.752,93	165,93	1.911,97	1.535,96	87,00	54,01	100,00	90,00	140,00	150,00	788,00	4.677,77
A1008	INV			5,59	126,00	6,00	60,00	66,00	66,00			60,00					**
A1011	INV			44,79	100,00	100,00		100,00	90,00	10,00							
A1013A	INV+PF			193,63	2.000,00	449,83	154,54	606,65	565,61	37,73	3,32	120,00	150,00	180,00	180,00	763,35	**
A1013B	INV+PF			13,00	1.000,00	99,50	50,00	149,50	149,50			50,00	80,00	100,00	100,00	520,50	**

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Preliminare PP Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziato		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4				
	Classe DPP	Stato attuativo			Opere in corso finanziate	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)			EE,LL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano	
					CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **				
A2004A	INNV+PF	2.116,50	3.000,19	2.376,87	120,19	2.497,06	2.452,53	5,34	39,20	77,25	56,00	68,00	50,00	251,89	**
A2004B	INNV+PF	243,53	482,39	359,80	25,00	384,80	384,80			25,00				72,59	
A2004C	INNV+PF	55,20	1.100,00	191,79	3,91	241,79	205,76	18,00	18,03	50,00	60,00	80,00	100,00	568,21	
A2004D	INNV+PF	4,78	220,40	35,52	79,00	114,52	114,52			11,00	11,00	11,00	11,00	61,88	**
A2004E	x INNV	27,89	170,00	110,00	60,00	170,00	170,00								
A2004F	x INNV	0,00	51,00	51,00		51,00	51,00								
A2004G	x INNV+PF	4,63	142,00	42,00	10,00	52,00	52,00			10,00	10,00	10,00	10,00	50,00	**
Totale Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge		4.588,25	33.884,79	6.756,80	-20,71	8.718,85	8.140,64	5,00	160,34	1.060,25	1.000,00	1.010,06	1.000,00	4.944,49	16.155,15

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento		Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4					
	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Stato	Cdp-I 2016 proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Opere in corso finanziate	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano				
A2001A				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00											
A2001B				539,52	5.502,48	1.058,33	0,34	453,40	1.512,07	1.443,60	12,50	21,66	34,31	480,00	485,00	504,00	471,41	2.050,00	**
A2005				434,19	895,38	480,38		35,00	515,38	515,38				45,00	45,00	45,00	45,00	200,00	**
A2008				69,98	533,55	148,55		30,00	178,55	178,19				35,00	40,00	40,00	40,00	200,00	**
A2009				83,28	337,66	152,66		15,00	167,66	161,66	6,00			15,00	15,00	20,00	20,00	100,00	**
A2010				115,90	637,76	165,11	-1,36	60,00	223,76	218,61		5,08		54,00	45,00	45,00	45,00	225,00	**
A2011				24,31	1.079,57	183,27		95,71	278,98	215,53		63,46		121,00	125,00	121,00	133,59	300,00	**
				1.267,78	8.986,40	2.188,31	-1,01	689,11	2.876,41	2.732,98	12,50	90,55	34,38	750,00	755,00	775,00	755,00	3.075,00	-0,01

Totale Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzati delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A03-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziata	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 4						
					Operare in corso	Operazioni in corso	2018	2019	2020		2021	2022-2026	oltre Piano			
	Classe DPP	Stato attuativo		CdP-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **					
P214	x		3,53	234,71	18,71	54,71	33,71	21,00		20,00	20,00	20,00	20,00	100,00	**	
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori																
Altri interventi in corso e programmatici																
	INV+P															
	F															
	INV															
	PF															
Ripristino ai fini turistico-naturali della storica tratta ferroviaria Avellino – Rocchetta S. Antonio Lacedonia (1^ Fase) - studio di fattibilità																
	INV															
Riattivazione linea Palazzolo-Paratico																
	INV															
Riattivazione linea Campobasso-Termoli																
	INV															
Riattivazione linea Asciano-Monte Antico																
	INV															
Riattivazione linea Agrigento-Porto Empedocle																
	INV															
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori																
			3,53	234,71	18,71	54,71	33,71	21,00	0,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	100,00	0,00

Legenda

SF	Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità	PP	Progettazione Preliminare	PD	Progettazione Definitiva	AN	Attività negoziali	RE	Realizzazione	ES	Esercizio	° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate				
INV	intervento invariante	PR	intervento in project review	SF	intervento in progetto di fattibilità											

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzati delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4								
	Classe DPP	Stato attuativo			Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **										
	INV	RE	SF		CdP-I 2016 proforma	Riduzioni e incrementi rimodulazioni	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro							
Bacini Nord ovest					534,62	-28,20	377,64	884,05	864,95	5,00	1,40	0,00	12,70	12,50	61,50	312,50	172,50	1.580,25	0,00
P123				0,00	36,00		36,00	36,00	36,00										
Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Aosta-PontS.Martin																			
Velocizzazione impianti e soppressione PL	INV	RE	SF																
P124				0,00	15,00		15,00	15,00	10,00	5,00									
Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto																			
Velocizzazione impianti e soppressione PL	INV	RE	SF																
0333				5,77	45,72		7,00	7,00	7,00										38,72
Interventi linea Chivasso-Aosta																			
Collegamento diretto linee Chivasso-Aosta e Torino-Milano (Lunetta di Chivasso)	PF	PD	PD																
Ricostruzione ponte sul torrente Chiusella	INV	RE	ES																
1357				5,00	15,49		15,49	15,49	15,49										76,53
Potenziamento Fossano-Cuneo																			
Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo	INV	RE	RE																
1024				0,00	76,53		0,00	0,00	0,00										
Raddoppio Fossano-Cuneo																			
Raddoppio tratta Fossano - Madonna dell'Olimo	PF	PD	PD*																
P078				0,00	8,80		29,00	-29,00	8,80	8,80									8,80
Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo - Ventimiglia																			
Intervento invariante	INV	RE	SF																
0267				206,13	261,00		261,00	261,00	261,00										
Nuovo collegamento Arcisate - Stabio																			

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4			
	Classe DPP	Stato attuativo			Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **	
	INV	RE	RE		MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **
0366 J34H1600062009	INV	RE	RE	70,00	70,00	70,00	70,00							
				0,00	70,00	70,00	70,00							
1182				250,00	0,00	0,00	10,00			180,00			60,00	
1178A	INV	PD	SF	340,00	0,00	6,00	334,00							
1178B	PF	SF	SF*	560,00	0,00	0,00	0,00							560,00
1095	PF	SF	SF	50,00	0,00	0,00	1,00				49,00			
P198	INV+PF			1.294,76	44,37	95,76	24,00	1,40	3,90	12,50	12,50	132,50	112,50	905,00
1427				0,00	0,00	0,00	0,00							

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziato		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate CdP-I 2017	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **	
	Fase finanziata	Classe DPP				Stato attuativo	2018	2019			2020
P121			0,00	0,00	0,00	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	
A1003			0,00	0,00	4,36	Riduzioni e rimodulazioni					
	Ulteriori interventi per lo sviluppo delle reti regionali - per memoria (vedi reti regionali)			0,00	0,00						
	Ammodernamento infrastrutturale - per memoria (vedi reti regionali e ferrovie minori)			0,00	0,00						

Legenda

SF	Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità	PP	Progettazione Preliminare	PD	Progettazione Definitiva	AN	Attività negoziali	RE	Realizzazione	ES	Esercizio	° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
INV	intervento invariante	PR	intervento in project review	SF	intervento in progetto di fattibilità							

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4								
					Operazioni in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026			Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026							
	Classe DPP	Stato attuativo		CdP-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **						
				Riduzioni e rimodulazioni																
Bacini Nord est			38,14	1.619,70	156,70	0,00	188,00	344,70	235,70	108,00	0,00	0,00	1,00	275,00	80,00	115,00	10,00	795,00	0,00	
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	X	0,00	148,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43,00	105,00					
		PF	SF	SF																
P125	Elettrificazione linee Veneto		0,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00											
	1ª fase: Conegliano-Vittorio Veneto	INV	RE	SF																
	2ª fase: Castelfranco-Montebelluna e Camposampiero-Cittadella-Bassano	INV	RE	SF																
I184	Potenziamento Padova-Castelfranco	X	0,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00						
	Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere	PRV	SF	SF																
P128	Elettrificazione linea Trento-Bassano		0,00	60,00	1,00	59,00	60,00	60,00	1,00	59,00										
	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo		0,00	55,00	55,00	55,00	55,00	55,00	1,00	55,00										
	Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano	INV	RE	SF																
P188	Raddoppio Bolzano-Merano	X	0,00	200,00	0,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00										196,00
		PF	SF	SF																
I172	Variante di Riga	X	0,00	150,00	1,00	49,00	50,00	50,00	1,00	49,00										
	Collegamento diretto tra linea Bolzano-Bremnero e linea Pusteria	INV	RE(F)	SF																

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Preliminare PP Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzo delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate	Sezione 2			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **		
	Fase finanziata	Classe DPP				2018	2019	2020			2021	
P199 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	x	INV+PF	38,14	956,70	144,70	Cdp-I 2017 proforma	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	1,00	10,00	599,00	**
				69,70	76,00	145,70						

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzo delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4									
	Nuovo inserimento finanziata	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **									
			Classe DPP	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **				
Bacini Centro																			
1346 JF1183000190001	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	64,68	21,79	450,00	450,00	943,72	315,64	156,00	227,91	0,00	244,17	85,50	80,50	10,50	438,10	1.385,50	787,81		
	Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini																		
	Raddoppio tratta Montecatini-Lucca																		
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena	0,00		177,00	177,00	92,00	92,00	85,00											
	Raddoppio Empoli-Granaiolo e PRG Empoli																		
	Elettrificazione linea Empoli-Siena																		
P145	Elettrificazione Empoli-Siena - per memoria (vedi P101)	0,00		0,00	0,00	0,00													
1175	Raddoppio PM 228-Albacina	0,00		80,00	80,00	2,40	2,40	2,40											77,60
P147	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina	0,00		110,00	110,00	1,00	1,00	39,00	1,00										70,00
	1 ^a fase: tratta Civitanova-Macerata																		
	Completamento: tratta Macerata-Albacina e ammodernamento linea																		
P137	Upgrading rete ferroviaria Regione Marche - per memoria (vedi P200)	0,00		0,00	0,00	0,00													
0810 J1119900000001	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola	28,13		35,99	35,99	35,99	18,08	12,91	5,00										
	PRG Perugia S. Giovanni																		

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
							Classe DPP	Stato attuativo	Stato MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)		
0334 J410900004009	Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie	INV	RE	RE	0,71	58,00	26,00	32,00	58,00	26,00	32,00			
P138	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno	INV	RE	PP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
0290 J01H600000031	Upgrading rete ferroviaria Regione Umbria - per memoria (vedi P200) Nuova linea Passo Corese-Rieti	PRV	PD	PD	4,36	792,20	4,39	4,39	4,39	4,39				787,81
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie Velocizzazione 1^ fase Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona	PF	PD	SF	0,00	441,50	0,00	16,50	16,50	16,50				350,00
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento Velocizzazione 2^ fase	PF	SF	SF°	0,00	558,50	0,00	0,00	0,00					558,50
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	X	INV+PF		9,69	1.028,45	79,45	80,00	159,45	155,28				827,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4								
	Consuntivo al 2016	Opere	Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **								
	Nuovo inserimento finanziata	Classe DPP	Fase	Stato attuativo	CdP-I 2016	Incrementi e Rimodulazioni	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	oltre Piano
Bacini Sud e isole	418,67	7.536,82	883,83	-26,66	553,32	1.410,49	404,63	591,51	7,17	159,15	248,02	61,00	17,00	17,00	17,00	17,00	1.419,40	4.594,93
P087 Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo	0,00	51,00	31,00	20,00	51,00	51,00	51,00											
Bretella Sulmona, PRG Pescara Porta Nuova, collegamento al porto di Vasto e altri interventi minori			INV+P F	RE SF														
P141 Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso 1^ fase	0,00	30,00	15,00	15,00	30,00	15,00	15,00											
			INV	RE PP														
1888 Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	0,20	23,15	23,49	-0,34	23,15	23,15	23,15											
			INV	RE PP														
0312 Venafro - Termoli	0,00	50,20	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80											49,40
Istituzione rango C e ammodernamento linea			PRV	SF SF														
1173 Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	0,00	230,00	0,00	230,00	230,00	230,00	230,00											
			x															
1003 Penetrazione urbana nella città di Manfredonia	0,00	50,00	0,00	50,00	50,00	50,00	50,00											
			x															
1170 Elettrificazione Barletta-Canosa	0,00	26,00	0,00	26,00	26,00	26,00	26,00											
			x															

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026
 ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
	Classe DPP	Stato attuativo			Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	2018	2019	2020		
	INV	RE	SF		MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **
1174											
Fermata Taranto Nasisi				0,00	0,00	0,00	22,00	22,00			
1674				42,80	200,00	200,00	200,00	200,00			
J19B1200040001											
Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento											
1 ^a fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti	INV	RE	RE								
Completamento: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede	INV	RE	PD								
0271A				19,82	88,00	81,00	88,00	14,57	73,43		
J11H03000150001											
Velocizzazione Catania-Siracusa 1 ^a fase											
Tratta Bicocca-Augusta	INV	RE	RE								
0271B				0,00	44,00	0,00	0,00		44,00		
J11H03000150001											
Velocizzazione Catania-Siracusa completamente											
Tratta Augusta-Targia	PRV	PD	PD*								
0315				0,31	200,00	0,32	0,32				199,68
J11F5500040001											
Siracusa-Ragusa-Gela											
Rettifiche e varianti tratta Siracusa-Fontanebianche-Noto, metroferrovia tratta Genisi - Ragusa e collegamento al porto di Pozzallo	PRV	PP	PP								
0242				160,10	167,50	167,50	167,50	167,50	167,50		
J11H0200060001											
Velocizzazione Palermo - Agrigento											
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba	INV	RE	ES								
Variante Lercara e altri interventi minori	INV	RE	RE								

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitana

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4	
	Nuovo inserimento finanziata	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	2018	2019	2020	2021	2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano	Fabbisogni finanziari oltre Piano
Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Stato	Stato	MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2022-2026	2022-2026

Torino			CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017											
		997,11	1.170,70	1.196,13	18,00	5,00	0,00	49,96	160,10	86,80	79,70	36,20	59,87	312,00	0,00
		996,02	1.040,70	1.040,70											

0052	Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura														
J11H2000040008	Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata														
	Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa														
	Nuova SSE Torino Bramante														

P216	Completamento fermate SFM Torino		95,50	45,50	45,50									50,00	
	Fermate Dora e Zappata														
	Fermata S.Luigi Orbassano														
	Fermate S.Paolo e Grugliasco-Le Gru (quota RFI)														

P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova - Porta Susa		70,00	2,50	2,50									67,50	

P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino		564,50	89,43	18,00	107,43	102,43	5,00						19,30	29,70	36,20	59,87	312,00	**

Legenda

SF	Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità	PP	Progettazione Preliminare	PD	Progettazione Definitiva	AN	Attività negoziali	RE	Realizzazione	ES	Esercizio	° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate							
INV	intervento invariante	PR	intervento in project review	SF	intervento in progetto di fattibilità														

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzo delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate		Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021				Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano	Sez. 4 Fabbisogni finanziari 2022-2026 > 2026 **					
	Classe DPP	Fase			Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT			UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro			
1181			239,20	2.118,81	774,61	849,81	847,98	0,00	0,00	1,83	0,00	47,20	88,60	220,60	7,90	438,00	466,70
	x		0,00	160,00	0,00	3,20	3,20						156,80				
0049A			196,27	225,00	225,00	225,00	225,00										
0049B			0,00	466,70	0,00	0,00											466,70
P054			42,94	1.267,11	549,61	621,61	619,78			1,83		47,20	88,60	63,80	7,90	438,00	**
P014			0,00	0,00	0,00	0,00											

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Preliminare PP Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitana

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2		Sez. 3		Sez. 4						
	Nuovo inserimento finanziata	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021		Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **						
	Classe DPP	Stato attuativo	Cdp-I 2017	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **	
			proforma	Incrementi e Riduzioni e rimodulazioni											
Genova															
0240		247,20	1.546,20	605,17	0,00	61,02	666,20	659,45	0,00	6,74	0,00	28,00	3,60	2,10	844,00
	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole	246,31	642,40	601,38	41,02	635,66	674								
	1ª fase: Completamento variante Pegli-Voltri e PRG Voltri 1ª fase, quadruplicamento Voltri-Sampierdarena e PRG Sampierdarena, sestuplicamento P.Principe-Brignole/Terraiba														
	2ª fase: Completamento PRG Voltri														
1045	Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure	0,00	750,00	0,00	0,00					23,00				727,00	
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	0,89	153,80	3,80	20,00	23,80	23,80	23,80	0,00	5,00	3,60	2,30	2,10	117,00	
Venezia															
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	5,35	341,10	98,48	29,42	127,90	108,48	108,48	0,00	19,42	11,00	40,80	37,30	7,10	117,00
		5,35	341,10	98,48	29,42	127,90	108,48	108,48	0,00	19,42	11,00	40,80	37,30	7,10	117,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzo delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitana

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Piano complessivo decennale																		
	Costo Totale Opere		Sezione 1 Opere in corso finanziate			Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **								
	Nuovo inserimento	Fase finanziata	Consuntivo al 2016	Classe DPP	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	Riduzioni e incrementi e rimodulazioni	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **	
Bologna																			
1438 J81J05000010008			0,74			34,31	0,00	25,00	59,31	59,14	0,00	0,00	0,17	39,50	14,30	60,64	12,50	137,00	0,00
			0,74			0,91		0,91	0,74						47,94				
	PF	PD	PD		PD														
P112			0,00			33,40	25,00	58,40	58,40	58,40				39,50	14,30	12,70	12,50	137,00	**
			0,00			0,00		0,00	0,00										
0037			0,00			0,00		0,00	0,00										
1161			0,00			0,00		0,00	0,00										
			22,97			103,40	0,00	100,00	203,40	193,40	0,00	10,00	0,00	11,00	84,30	2,80	197,50	138,00	0,00
Firenze			0,00			0,00		0,00	0,00					5,00			195,00		
1185			0,00			0,00		0,00	0,00										
	PF	SF	SF		SF														
P076			22,97			103,40	100,00	203,40	193,40	193,40	10,00			6,00	84,30	2,80	2,50	138,00	**
			22,97			103,40	100,00	203,40	203,40	203,40	10,00								
			0,00			0,00		0,00	0,00										
	PF	SF	SF		SF														

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzo delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Stato attuativo	Sezione 1 Opere in corso finanziate				Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **		
						Classe DPP	Stato	MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro			2018	2019
Roma																
0083	J31H9600030008		639,03	3.238,39	Stato	322,50	1.328,68	39,00	172,14	8,07	242,14	182,18	252,57	678,89	61,67	695,41
			281,45	322,50	attivo	322,50	322,50	116,08								206,42
		INV	RE	ES												
		INV	RE	PD												
1483	J31H9600070001		3,13	78,17		39,20	39,20	63,20	24,00						14,97	
		INV	RE	AN												
		INV	RE	PD												
0258_A	J31H9300018008		3,42	547,37		16,10	16,10	16,10							531,27	
		PRV	PD	PP												
		PRV	PP	PP												
0260	J31H9300019001		41,53	149,72		143,12	6,60	149,72	148,53	1,19						
		INV	RE	RE												
0359	J711200001008		0,95	60,00		30,00	15,00	60,00	25,00	15,00						20,00
		INV	RE	PP												
1086		X	0,00	200,00		0,00	0,00	0,00							200,00	
		PF	SF	SF												

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026
 ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitana

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate			Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **					
	Classe DPP	Fase			Stato attuativo	Stato	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **		
0331 J21C0800000009	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	INV	PD	PP	0,76	250,00	13,00	13,00	13,00	13,00				128,68	108,32			
	Tratta Cesano-Vigna di Valle	INV	PD	PP														
	Tratta Vigna di Valle-Bracciano	PRV	PD	PP														
1417 JF1H200004011	Potenziamento linee Castelli Romani	INV	RE	RE	12,49	20,60	20,60	17,60	20,60	17,60				3,00				
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	INV+PF			295,30	1.610,04	744,16	530,82	722,56	530,82	172,14	6,88	12,72	53,50	52,57	39,30	46,70	695,41
Napoli					47,72	744,04	96,72	0,00	70,52	167,24	70,52	0,00	67,61	38,30	38,20	38,50	35,80	426,00
P211	Nodo complesso di Pompei	X			0,00	33,00	2,40	33,00	33,00	2,40	30,60							
		INV	RE	SF														
P212	Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	X			0,00	0,92	0,00	0,92	0,92	0,92								
		INV	SF	SF														
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	INV+PF			47,72	710,12	94,32	26,71	133,32	26,71	39,00	67,61		38,30	38,20	38,50	35,80	426,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitana

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziato	Fase finanziata	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4		
							Classe DPP	Stato attuativo	Opere in corso finanziate	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT			UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro
					Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi										
Catania																
0115	Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase		115,68	1.125,69	140,60	380,60	75,01	235,00	11,61	58,97	0,00	5,15	3,70	611,79	4,45	120,00
	Completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa	INV RE ES	112,71	126,66	121,66	126,66	67,69			58,97						
	Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale	INV RE RE														
0270	Sistemazione nodo di Catania		2,97	861,00	16,61	251,61	5,00	235,00	11,61					609,39		
	Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania Cle e Catania Acquicella	PRV PD PP														
	Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	INV RE PP														
P196	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania	INV+PF	0,00	138,02	2,32	2,32	2,32	2,32				5,15	3,70	2,40	4,45	120,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitana

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziato	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4						
					Operare in corso finanziate	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro			Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano				
	Classe DPP	Stato attuativo		CdP-I 2016 proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **	
Palermo			1.253,06	2.311,11	29,33	-29,33	2.089,31	1.109,58	12,50	0,00	662,34	304,89	32,50	5,40	5,50	4,40	174,00	0,00
0036	Nodo di Palermo		927,98	1.152,30	4,18	-4,18	1.152,30	537,58	12,50		302,33	299,89						
J11H200000008																		
	Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto	INV	RE	ES														
	Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini	INV	RE	RE														
	Apparato tecnologico Palermo c.le	INV	RE	ES														
0336	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono		323,08	938,80	25,15	-25,15	913,80	553,79			360,01		25,00					
J510500000007																		
	tratta Fiumetorto-Ogliastrello	INV	RE	RE														
	tratta Ogliastrello-Castelbuono	INV	RE	RE														
P135	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	INV+PF	2,00	220,01	23,21		23,21	18,21			5,00		7,50	5,40	5,50	4,40	174,00	**
Cagliari			0,00	68,20	0,00	0,00	1,50	1,50	0,00	0,00	0,00		2,50	1,80	1,20	2,20	59,00	0,00
P197	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari	x INV+PF	0,00	68,20	1,50		1,50	1,50					2,50	1,80	1,20	2,20	59,00	**

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitana

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Piano complessivo decennale																		
	Nuovo inserimento finanziata Classe DPP		Fase finanziata Stato attuativo		Consuntivo al 2016 Opere		Sezione 1 Opere in corso finanziate Cdp-I 2017 proforma		Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021		Sez. 4 Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano								
									2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **						
Interventi idfusi per il potenziamento dell'intermodalità																			
A1007	Piano riqualificazione grandi e medie stazioni	INV	467,14	327,16	2.246,63	841,39	0,00	245,00	1.086,39	7,50	37,60	7,50	5,10	252,00	235,00	224,50	200,87	247,87	0,00
								<i>Riduzioni e rimodulazioni</i>											
P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	INV+PF	139,98		1.676,63	471,39	225,00	696,39	643,79	7,50	37,60	7,50		232,00	215,00	204,50	180,87	147,87	**
P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	x INV+PF	0,00		200,00	0,00	20,00	20,00	20,00					20,00	20,00	20,00	20,00	100,00	**
P055_B	Ulteriori interventi per lo sviluppo dei nodi - per memoria (vedi aree metropolitane)		0,00		0,00	0,00	0,00	0,00											
Totale Programmi città metropolitana																			
			4.201,92		18.298,47	7.867,59	-142,91	1.028,01	8.752,69	376,52	231,35	1.147,97	735,22	769,88	861,47	1.930,23	609,91	4.077,28	1.297,01

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2		Sez. 3		Sez. 4	
	Nuovo inserimento	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2026 **
	Classe DPP	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	
1048 Porto di Genova			25,80	25,80	25,80					
Potenziamento scalo Campasso	INV	RE PD								
1008 Porto di Trieste			77,00	77,00	60,00	17,00	60,00	17,00		
Completamento: potenziamento impianti Trieste Aquilina e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio	INV	RE SF								
Fasi I e II: Interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio	INV	RE AN								
P142B Porto di Ravenna - completamento			50,00	0,00	0,00					50,00
Completamento: interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco	PF	SF SF								
P142A Porto di Ravenna			20,00	20,00	20,00		20,00			
1° fase: Prolungamento dorsale destra Candiano, soppressione del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere - quota RFI	INV	RE SF								
0339 Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce			43,00	43,00	43,00		10,00			33,00
nuovo impianto di Livorno Darsena (PRG ed ACEI), collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena	INV	RE ES								
P220 Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce:			2,50	2,50	2,50		2,50			
		x								

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
	Fase	Classe DPP			Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021		
	RE	PD			MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro		
	INV+P	RE	PD		Stato	Stato	Stato	UE	EE,LL, e altro		
	F				MEF	FSC	MIT	(inclusa quota nazionale)			
					CdP-I 2016	CdP-I 2017					
					proforma						
					Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi					
collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce – opere sulla rete ferroviaria nazionale											
0417			1,24	25,50	25,50	25,50		25,50			
J71H2000120008											
P175	X		0,00	13,00	0,00	13,00	13,00	13,00			
J84H4001330001											
P173	X		1,02	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00			
J84H4001330001											
P176	X		0,00	9,50	0,00	9,50	9,50	9,50			
J84H4001330001											
I010			0,00	85,00	0,00	0,00	0,00	0,00			85,00
J84H4001330001											
P174	X		0,00	35,00	10,00	25,00	35,00	10,00	25,00		
J84H4001330001											

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzo delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A06-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
	Fase	Classe DPP			Opere in corso finanziate	Opere	2018	2019	2020		
	IN	RE			Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **
P178	X		0,00	25,00	0,00	25,00	25,00				
P060			39,44	825,94	86,37	215,94	215,10		0,84	40,00	450,00
0243			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				**
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete				70,14	1.259,24	295,17	514,24	0,00	33,84	40,00	85,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Preliminare PP Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzo delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziato	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Sezione 1				Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4		
							Classe DPP	Stato attuativo	Opere in corso finanziate	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)			Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021
1064	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	INV	PD	SF	0,00	173,00	3,60	3,60	3,60	3,60						169,40	
0295	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa	PF	PP	PP	0,00	1.200,00	0,00	0,00	0,00								1.200,00
1137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	INV	PD	SF	0,00	110,00	8,00	8,00	8,00	8,00							102,00
P129	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova	INV	PD	SF	1,26	69,60	1,60	1,60	68,20	69,60	0,80						0,60
	Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est	INV	RE	PD													
0268	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	INV	RE	PD	4,13	425,00	14,00	14,00	421,00	425,00	4,00						
0269	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	INV	RE	PD	0,16	90,41	0,18	0,18		0,18							90,24
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	PF	PP	PP	0,00	3,37	1,30	1,30	1,77	3,37	1,60						1,77
	Nodo intermodale Ronchi dei Legionari (Interventi ferroviari)	INV	RE	RE													
1138A	Potenziamento collegamenti ferroviari con				0,00	75,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00						65,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026
 ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **
	Classe DPP	Fase				Stato attuativo	2018	2019		
aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie										
1 ^a fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino (PRG Magliana, Ponte Galeria e potenziamento impianto Fiumicino Aeroporto)	INV	PD	SF		Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	
				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00
Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino										1.062,00
Nuovo collegamento con futuro terminal nord	PF	SF	SF							
Collegamento passante terminal nord-terminal sud	PF	SF	SF							
				0,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	
Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa										
Fermata su linea Catania-Bicocca	INV	RE	SF							
				0,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro				5,54	3.243,38	53,68	480,77	534,75	527,58	0,80
								4,00	2,37	167,00
								189,40		1.062,00
										1.290,24

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4					
					Operare in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026			Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **				
	Classe DPP	Stato attuativo		CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro						
				Riduzioni e rimodulazioni												
Direttrice Liguria - Alpi																
0266 J11H33000510001	PRV	PP	152,41	913,37	1.138,87	926,71	7,50	55,80	28,86	120,00	994,20	602,44	1.071,50	232,90	3.013,01	3.065,62
Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza (tratta bivio Rosales-Seregno)		PP	3,24	3,50	3,50	3,50										1.408,50
0277 J11H33000210008	PRV	PD	13,15	82,63	82,63	82,63										917,37
Potenziamento Seregno-Bergamo		PD														
0294 J11H33000110001	PRV	PD	15,07	19,80	22,80	22,80					400,00		304,90			
Potenziamento linea Gallarate-Rho Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate		PD			3,00											
0265 J11H33000510001	PF	PP	0,84	0,84	0,84	0,84										1.269,16
Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino		PP														
0264A J11H33000130001	INV	PD	1,46	13,96	13,96	13,96					250,04		160,00			
Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1^ fase Tratta Vignale-Oleggio Tratta Oleggio-Arona		PP														
0264B J11H33000130001	PRV	PP	0,00	0,00	0,00	0,00										111,00
Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona completamento Nuovo terminal autostrada viaggiante Cameri		PP														

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzo delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2		Sez. 3		Sez. 4	
	Consuntivo al 2016	Fase Nuovo inserimento finanziata	Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026
	Classe DPP	Stato attuativo	CdP-I 2016	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2026 **
			<i>Riduzioni e</i>	<i>Incrementi</i>	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	
0223A J11H2000130001	Nodo di Novara 1^ fase	0,00	91,04	83,54	7,50	91,04	83,54	7,50		
	Sistemazione novara Boschetto e PRC Vignale									
0223B J11H2000130001	Nodo di Novara completamento	5,92	491,99	6,53	6,53	6,53	6,53			485,46
	Passante merci e progettazione opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano									
0335 J11H2000030009	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	1,38	900,00	15,00	15,00	15,00	15,00			644,20
	Tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele									
	Tratta Pieve Emanuele-Pavia									
0286B J11H2000020011	Quadruplicamento Tortona-Voghera	6,36	500,00	6,36	6,36	6,36	3,01	0,80	2,55	493,64
	Quadruplicamento tratta									
0286A J11H2000020011	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	0,00	100,00	0,00	100,00	100,00	100,00	100,00		
	Opere anticipate - PRG e ACC Tortona									
1034	Gronda merci sud di Milano	0,00	1.200,00	0,00	0,00	0,00				1.200,00
P133	Velocizzazione linea Milano-Genova	0,00	156,00	50,00	50,00	100,00	100,00	100,00	56,00	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate				Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **		
	Classe DPP	Stato attuativo	Fase finanziata	Stato		Cdp-I 2016 proforma	MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	oltre Piano
P131 Velocizzazione linea Torino-Genova				0,00	165,00	65,00		65,00					100,00				
P056 Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase	INV	RE(F)	PP	98,03	534,22	454,22	65,00	519,22	332,22				15,00				
P221 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	x	INV+PF		6,95	1.035,60	112,00		112,00	97,69	14,31			282,40	252,40	122,40	72,90	193,50
P063 Ulteriori interventi per lo sviluppo del traffico merci - per memoria (vedi direttrici)				0,00	0,00	0,00		0,00	0,00								
Direttrice Genova-Ventimiglia				678,46	2.409,70	1.002,05	0,00	1.002,05	777,05	0,00			92,15	5,15	5,15	1.279,45	25,75
0077 Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase				641,64	670,00	670,00		670,00	670,00								
Tratta S.Lorenzo - Ospedaletti	INV	RE	ES														
Tratta Andora - S.Lorenzo	INV	RE	RE														
0289 Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure	PRV	RE(O)	PD	29,74	1.540,30	266,00		266,00	41,00							1.274,30	
P120 Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia		INV+PF		7,07	199,40	66,05		66,05	66,05				92,15	5,15	5,15	5,15	25,75

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziato		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2		Sez. 3	Sez. 4									
	Fase	Classe DPP			Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano								
	Finanziata	Stato attuativo			Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **					
Diretrice Trasversale																			
P057A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase	INV	563,05	1.363,29	834,48	0,00	110,00	944,48	906,08	0,00	10,00	19,60	8,79	92,64	45,10	125,10	30,70	125,28	0,00
			20,93	103,63	63,63	40,00	103,63	103,63	87,53	10,00	10,00	6,10							
P222	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	x INV+PF	542,13	1.259,66	770,84	70,00	840,84	818,55	818,55	19,60	2,69	92,64	45,10	125,10	30,70	125,28	**		

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità	PP Progettazione Preliminare	PD Progettazione Definitiva	AN Attività negoziali	RE Realizzazione	ES Esercizio	° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
INV intervento invariante	PR intervento in project review	SF intervento in progetto di fattibilità				

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Intervento	Piano complessivo decennale																
	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2		Sez. 4						
	Classe DPP	Stato attuativo	Fase	Operazioni	Opere	Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano							
Diretrice Brennero-Verona-Bologna																	
0292A0																	
J#410400020001	INV	RE	ES	44,20	4,929,00	1,551,49	0,00	0,00	1,551,49	1,535,28	0,00	16,21	0,00	623,20	359,90	2,391,41	3,00
Accesso al Brennero sublotto 1 - Fluidificazione del traffico ed interconnessione con linea esistente della tratta Fortezza - Ponte Gardena (PRG e ACC Ponte Gardena)																	
0292A				11,41	43,60	43,60			43,60	43,60							
J#410400020001	INV	RE	ES	28,67	1,478,00	1,478,00			1,478,00	1,462,67		15,33					
Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena																	
0292C																	
J#410400020001	INV	RE	PD	1,81	851,60	8,29			8,29	8,29							843,31
Accesso al Brennero lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano																	
0337																	
J#102900000005	PRV	PP	PP	2,32	1,555,00	6,90			6,90	6,90							1,548,10
Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto																	
0292B																	
J#410400020001	PRV	PP	PP	0,00	997,80	14,70			14,70	13,82		0,89					623,20
Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona																	
	INV	PD	PP														
	PRV	PP	PP*														
Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)																	
1085																	
J#102900000005	PF			0,00	3,00	0,00			0,00	0,00							3,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Stato attuativo	Sezione 1 Opere in corso finanziate			Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **						
						Classe DPP	Stato	CdP-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT			UE (inclusa quota nazionale)	2018	2019	2020	2021	
Direttrice Venezia-Trieste/Udine																			
0365	J34H16000620009		65,99	11.607,14		560,41	219,85	780,26	652,40	111,00	0,00	10,70	6,16	140,10	422,49	534,90	1.184,20	94,80	8.450,38
			0,00	1.800,00		200,00		200,00	200,00					266,80	517,20	816,00			
		INV	RE(F)	PP															
		INV	SF	SF*															
		INV	SF	SF*															
		INV	SF	SF*															
		INV	SF	SF*															
1131	J14H16000520009		0,00	180,00		9,60	110,00	119,60	9,60	110,00				60,40					
		INV	PP	PP*															
0291	J21H04000220001		14,17	5.701,30		16,30	1,98	18,28	11,57			4,73	1,98						5.683,02
		PRV	PP	PP															
0262	J61H03000110001		10,53	1.745,80		11,80	1,53	13,33	7,64			3,41	2,28						1.732,47
		PRV	PP	PP															
1604A	J71C10000300007		0,00	35,00		0,00	35,00	35,00	35,00										
		INV	RE	PP															
1604B	J71C10000300007		3,43	1.040,00		5,11	2,55	5,11	2,55			2,55							1.034,89
		PRV	PP	PP															

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4				
	Nuovo inserimento finanziata	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano			
	Classe DPP	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017						2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **
P067 J37E1300030001 J37E1300030001 J37E1300027001	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste	29,13	35,00	35,00	35,00	35,00								
	linea Milano-Venezia													
	linea Venezia-Trieste													
1940 J54H7000130009	Nodo di Udine	0,00	185,90	50,00	2,90	52,90	50,00	1,00	1,90	133,00				
	fase 1													
	completamento													
1133b	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	0,00	350,00	5,00	5,00	5,00	5,00							345,00
P057B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase	5,83	101,04	67,60	33,44	101,04	101,04	101,04						
P223	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	2,89	433,10	160,00	35,00	195,00	195,00	195,00		79,70	22,70	17,70	23,20	94,80 **
1310	Potenziamento itinerari merci Tarvisio/Villa Opicina - per memoria	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00							

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Intervento	Piano complessivo decennale														
	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3			Sez. 4				
	Nuovo inserimento	Consuntivo al 2016	Opere in corso	Opere in corso	2018	2019	2020	2021	2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano					
	Classe DPP	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	oltre Piano
			Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi						553,26	502,26	353,44	750,51	1.985,03	844,63
P090	Upgrading linea DD Firenze-Roma (2ª fase)	769,37	1.507,59	455,89	1.962,28	1.838,23	40,00	83,85	0,20	553,26	502,26	353,44	750,51	1.985,03	844,63
		0,00	200,00	200,00	200,00	200,00									
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00				49,00			90,00		
	Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario														
P106	Gronda merci di Roma - Cintura sud	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00									844,63
	(nuova linea Ponte Galeria-Pomezia-Campoleone)														
I179A	Bretella di collegamento tra la linea Collesalveti-Vada e la linea Firenze-Pisa	0,00	0,00	1,82	1,82	1,82									89,18
I179B	Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalveti-Vada	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00									101,60
0081	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese	563,16	568,06	568,06	568,06	568,06									
	Raddoppio tratta S.Stefano-Chiesaccia, raccordo Garfagnana e altri interventi progressivi														
	Raddoppio tratta Solignano-Fornovo(Osteriazza)														
0276A	Completamento raddoppio asse ferroviario	12,03	96,95	96,95	96,95	13,10		83,85							660,25

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Preliminare AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzo delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4			
					Operi in corso finanziati	Opere in corso finanziati	Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **	
	Classe DPP	Stato attuativo		CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro				
Pontremolese - 1^ fase														
Sistemazione nodo di Parma e opere anticipate raddoppio tratta Parma-Vicofertile	INV	RE	PD											
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	INV	PD	PD											
Raddoppio tratta Vicofertile-Fornovo(Osteriazza)	PF	PP	PP											
Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase				0,00	1.546,80	0,00	0,00	0,00				1.546,80		
Raddoppio tratta Berceto-Chiesaccia	PF	PP	PP*											
Adegumento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase				9,26	424,98	272,98	127,00	399,98	389,78	10,00	25,00			
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	x INV+PF		97,93	2.277,15	367,40	327,07	694,47	664,47	30,00	479,26	502,26	174,26	90,26	336,62
P071			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea Milano-Bologna - per memoria (vedi P058A)														
NA023			0,00	0,00	1,21	-1,21	0,00	0,00	0,00					
Interventi connessi a linea AV/AC Milano - Bologna - per memoria														
P094			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
Upgrading infrastrutturale e tecnologico linee Roma-Napoli - per memoria (vedi P058A)														
P069			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
Ulteriori interventi diffusi per lo sviluppo del traffico passeggeri - per memoria (vedi direttrici)	0													

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2		Sez. 3	Sez. 4	
	Classe DPP	Stato attuativo			Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano			
	INV	RE	PD		MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro		
					Cdp-I 2017		Cdp-I 2017		Cdp-I 2017		
					proforma		proforma		proforma		
					Riduzioni e rimodulazioni		Incrementi		Incrementi		
Tratte Termoli-Campomarino-Ripalta	INV	RE	PD								
0100				371,43	478,56	1,85	-1,85	478,56	233,40	46,32	198,84
Raddoppio Bari-Taranto											
Raddoppio tratta Castellana-Palagianello, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto e interventi di completamento tratte già raddoppiate	INV	RE	ES								
Raddoppio tratta Bari S.Andrea - Bitetto	INV	RE	RE								
0310				0,70	340,00	0,70	0,70	0,70	0,70		339,30
Taranto-Metaponto											
Raddoppio tratta Taranto-Metaponto	PRV	PP	PP								
0311A				104,06	154,81	2,02	-2,02	154,81	8,04		146,77
Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie											
1ª fase: potenziamento linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri	INV	RE	RE								
0311B				0,00	260,19	0,00	0,00	0,00			260,19
Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello											
Completamento: variante Montegordano-Amendolara (frana di Roseto)	PRV	PP	PP*								
Completamento: adeguamento stazioni Acri e Policoro	PRV	PP	PP*								
1106				0,00	718,00	0,00	0,00	0,00			718,00
Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido	PF	PP	PP*								
1659				0,41	181,00	181,00	181,00	181,00	101,00		80,00
Potenziamento collegamento Lamezia Terme -											

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2		Sez. 3		Sez. 4	
	Classe DPP	Stato attuativo	Fase finanziata	Operative	Opere	CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano
Catanzaro Lido 1^ fase														
P085					0,00	0,00	0,00	0,00						
Upgrading rete ferroviaria Regione Calabria - per memoria (vedi 1659)														
I153					0,00	0,00	0,00	397,00						
Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo														
P225					42,33	510,82	108,16	108,16						
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)														
P0588					9,32	190,50	130,50	180,50						
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase														

Stato MEF Stato FSC MIT UE (inclusa quota nazionale) EE,LL, e altro

Riduzioni e rimodulazioni Incrementi

CdP-I 2016 proforma

PRV RE SF

PRV RE SF

PRV RE SF

PRV RE SF

PRV RE SF

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità	PP Progettazione Preliminare	PD Progettazione Definitiva	AN Attività negoziali	RE Realizzazione	ES Esercizio	° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
INV intervento invariante	PR intervento in project review	SF intervento in progetto di fattibilità				

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzo delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Sezione 1				Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4	
								Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021	2018			2019
Trasversali appenniniche centro Italia																	
0119			261,53	5.224,35		368,99	523,99	521,67	0,00	0,00	0,00	2,33	0,00	697,46	25,88	162,14	3.789,00
			246,66	329,02		329,02	329,02	326,69				2,33					0,00
Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara																	
		INV	RE	ES													
Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni																	
		INV	RE	RE													
Raddoppio tratta Castelpianico-Montecarotto																	
		INV	RE	RE													
Raddoppio tratta Spoleto-Campello																	
0226			10,20	572,00		11,42	11,42	11,42						560,58			
Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni																	
		PRV	PD	PD													
0296			0,00	1.918,50		0,00	0,00	0,00									1.918,50
Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano																	
		PF	PP	PP*													
0298			0,00	573,10		0,00	0,00	0,00									573,10
Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelpianico																	
		PF	PP	PP*													
0307A			4,67	388,00		14,74	126,00	140,74						111,00			136,26
Roma-Pescara opere prioritarie																	
		INV	PD	PP													
Raddoppio Chieti-Pescara																	
		PRV	PP	PP*													
Velocizzazione tratta Sulmona-Chieti																	
0307B			0,00	1.168,00		0,00	0,00	0,00									1.168,00
Roma-Pescara																	
		PRV	PP	PP*													
Velocizzazione tratta Avezzano-Sulmona																	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1 Opere in corso finanziate			Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **				
	Nuovo inserimento finanziata	Consuntivo al 2016	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **
Direttrice Napoli-Bari				<i>Riduzioni e rimodulazioni</i>											
0284 J61HFA00000001	Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancellone per integrazione con linea AV/AC	526,37	813,00	2.643,77	70,53	491,47	3.205,76	1.569,29	735,77	0,00	899,60	1,10	715,80	0,00	0,00
0279A J41H0100000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancellone-Frasso Telesino	125,34	813,00	813,00	-80,68	80,68	813,00	215,02	201,00		396,18	0,80			
0279B J41H0100000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)	24,21	730,00	730,00	-92,40	92,40	730,00	329,69	200,00		200,01				
0099B J41H9200000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	5,13	995,00	366,00	168,00	246,00	780,00	759,00	21,00						215,00
0099A J41H9200000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro	7,73	670,60	21,80	148,00		169,80	169,80							500,80
0099C J41H9200000008	Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice	197,18	263,40	263,40	-76,32	76,32	263,40	44,55			218,85				
		18,84	19,95	19,95			19,95	19,95							

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Preliminare PP Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziata	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Classe DPP	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4				
						Operare in corso	Operazioni in corso	Operazioni in corso	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano		
						Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **	
Diretrice Salerno-Taranto																	
0308	JP11H9Z000000011		39,49	1.452,49		Stato attuativo	307,93	77,93	1,12	1,12	0,00	10,00				1.134,55	
			1,10	491,00			1,12	1,12	1,12	1,12	0,00	0,00				489,88	
Rettilifiche di tracciato Battipaglia-Romagnano e Tito-Potenza, variante Romagnano-Baragiano																	
0309	J84F65000040001		1,33	646,00		PRV	1,33	1,33	1,33	1,33	0,00						644,67
Varianti Potenza-Albano-Grassano, rettifiche di tracciato Grassano-Metaponto																	
0136	J811H9Z000020001		37,05	255,49		PRV	255,49	45,49	210,00	252,87	2,61						
Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella																	
Opere già realizzate: PRG e ACEI Ferrandina																	
Completamento: nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento tra la nuova linea Ferrandina-Matera L.M. e la linea Potenza-Metaponto in direzione Potenza																	
P126			0,00	60,00		INV	50,00	30,00	20,00	50,00	0,00	10,00					
Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto																	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Preliminare AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ES Esercizio
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata	Fase	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021				Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **		
						Classe DPP	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017			2018	2019
					Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro				
Direttrice Napoli-Palermo			642,23	33,450,21	4,861,98	431,50	0,00	830,06	1,83	772,00	23,58	8,547,55	18,268,30
0013A	Nuova linea a monte del Vesuvio		351,91	360,13	360,13	358,31			1,83				
	collegamento veloce Napoli-Salerno (tratta bivio Casoria - bivio Sarno)	INV	RE	ES									
0013B	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio		0,43	59,08	0,00	35,50				23,58			
	Fermata Vesuvio Est	PRV	RE(F)	PP									
0274	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia		9,46	1,855,00	10,00	10,00							1,845,00
	Fermata Vesuvio Est	PF	PP	PP									
0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria		197,54	230,00	230,00	39,34		190,66					
	Ricostruzione galleria Coreca	INV	RE	ES									
	Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro	INV	RE	RE									
	Costruzione SSE di Vibo Pizzo	INV	RE	ES									
	Potenziamento SSE di Sambiasi	INV	RE	ES									
	Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico	INV	RE	ES									
	PRG e ACS Lamezia Terme	INV	RE	RE									
	Completamento DCO Reggio Calabria	INV	RE	RE									
	Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante	INV	RE	ES									
	Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo	INV	RE	ES									
	Adeguamento sagoma gallerie Calabria	INV	RE	ES									
	Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio	INV	RE	RE									

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziato		Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Sezione 1				Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
	Classe DPP	Fase	Stato	Stato				Operare in corso finanziate	MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021		
	INV	RE	ES													
Costruzione sottopassaggio Policastro	INV	RE	ES													
Costruzione galleria subalvea Fiumicello	INV	RE	RE													
Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata	INV	RE	RE													
Velocizzazione Tirrenica Sud 2^ fase - variante Agropoli	INV	RE	SF	0,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00							
Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase	PRV	RE	RE	23,20	100,00	190,00	-90,00	100,00	100,00							
Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri	PF	PP	SF	2,12	3.700,00	7,00	7,00	7,00	7,00							3.693,00
Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie	PF	SF	SF	0,00	6.000,00	0,00	6,00	6,00	6,00							5.994,00
1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni	PF	SF	SF													
2^ fase	PF	SF	SF													
Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento Completamento	PF	SF	SF	0,00	12.730,00	0,00	0,00	0,00	0,00							12.730,00
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti	INV	INV		24,71	60,00	40,00	20,00	60,00	20,00							

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere	Consuntivo al 2016	Nuovo inserimento finanziato	Fase	Classe DPP	Stato attuativo	Sezione 1		Sezione 2		Sez. 3	Sez. 4
							Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano		
							Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	
							Cdp-I 2017 proforma		Cdp-I 2017			
							Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi				
0249 J11H02000070008	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampillieri-Fiumefreddo	20,75						871,90	1,293,00	2,299,70	2,299,70	
	tratta Fiumefreddo-Taormina-Letojanni		INV	RE	PD							
	tratta Letojanni-Giampillieri		PRV	RE	PD							
0275A J11H02000180001	Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie	32,10						803,45	1,049,41	1,713,65	724,24	639,41
	Fase 1 - Raddoppio tratta Bicocca-Catenanuova		INV	RE	AN							
	Fase 2 - binario veloce Catenanuova-Fiumetorto lotti finanziati		INV	RE	PP							
	Fase 2 - binario veloce Catenanuova-Fiumetorto lotti da finanziare		INV	PP	PP							
0275B J11H02000180001	Nuovo collegamento Palermo-Catania completamento	0,00						0,00	0,00	0,00		2,553,55
	Fase 3 - secondo binario Catenanuova-Fiumetorto		PRV	PP	PP*							

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4				
	Classe DPP	Stato attuativo	Fase	Operative		Opere in corso finanziate	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)			EE,LL, e altro			
Rete Sarda																
0313A J2416500010001	S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie			41,05	971,98	217,18	0,00	187,00	404,18	151,20	174,00	0,00	37,19	41,79	567,80	0,00
	Variante Bauladu	INV	RE													
	Variante Bonorva-Torralba	INV	RE	1,81	225,20	51,20	0,00	174,00	225,20	51,20	174,00					
0313B J2416500010001	S. Gavino-Sassari-Olbia completamento			0,00	567,80	0,00	0,00	0,00	0,00						567,80	0,00
	Variante Macomer I	PRV	PP													
	Variante Macomer II	PRV	PP													
	Variante Campomela-Sassari	PRV	PP													
1524 J4170600014001	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia			14,53	26,87	26,87	0,00	0,00	26,87						26,87	
	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	INV	RE	15,09	19,20	19,20	0,00	0,00	19,20				17,28	1,92		
1670 J7981200030001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase			4,05	32,91	19,91	0,00	13,00	32,91				19,91	13,00		
	Opere connesse all'arriamento della stazione di Olbia	INV	RE													
	SCMT e rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia	INV	RE													
P083 J7411600059001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase			5,57	100,00	100,00	0,00	0,00	100,00							

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Nuovo inserimento finanziata		Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere			Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4					
	Classe DPP	Stato attuativo	Fase finanziata	Operative	Opere Cdp-I 2016 proforma	Incrementi e Rimodulazioni	Opere in corso finanziate Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano			
Studi e fondo salvaguardia					204,32	-497,57	459,88	166,64	113,79	7,23	0,00	39,87	5,75	52,00	53,00	54,00	55,00	75,00	0,00	
NAO06			5,79	455,64	0,00	-415,00	415,01	0,01												**
NAO26			5,79	60,45	16,45	5,00	21,45	15,70												**
NAO36			0,00	145,18	187,87	-82,56	39,87	145,18	98,08	7,23		39,87								
NAO11			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00													
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale			4.765,76	92.267,87	14.926,00	-444,35	5.458,20	19.939,85	14.857,87	1.965,00	613,33	2.318,04	185,62	3.897,02	3.917,34	3.804,38	4.112,79	21.797,85	34.798,64	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Preliminare AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A09-Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
	Nuovo inserimento Fase di 2016	Consuntivo di 2016	Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **
	Classe DPP	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro
			<i>Riduzioni e rimodulazioni</i>	<i>Incrementi</i>					
A5000_5 #5101000000008	INV	1.898,08	2.018,55	2.018,55	2.018,55	1.448,53			570,03
A5000_1 #9100000000008	INV	788,48	1.612,06	1.612,06	1.612,06	150,59			1.461,47
A5000_2 #44H0000000005	INV	25,31	350,00	350,00	350,00				350,00
A5000_3 #2101000000008 #2711000790001	INV	426,90	503,79	503,79	503,79	383,51		58,22	62,07
A5000_4 #84H0001050001 #6711000040001	INV	90,65	241,74	241,74	241,74				241,74
A5000		0,00	0,00	0,00	0,00				
Totale Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli		3.229,42	4.726,15	4.726,15	4.726,15	1.982,63	0,00	58,22	2.685,30

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

**B- Progetti infrastrutturali realizzati per lotti
costruttivi non funzionali per classe tipologica di
destinazione**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere										Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4	
	Nuovo inserimento finanziata		Fase attuativa		Consuntivo al 2016		Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **		
	Classe DPP	Stato	RE	RE	RE	RE	proforma	Riduzioni e incrementi e rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **		
Direttrice Liguria - Alpi			1.043,93				3.816,56	0,00	1.550,00	5.366,56	4.201,56	100,00	1.065,00	0,00	833,44			0,00	0,00	
0343			1.043,93				3.816,56		1.550,00	5.366,56	4.201,56	100,00	1.065,00		833,44					
				INV	RE	RE	219,56			219,56	219,56									
				INV	RE	RE	500,00			500,00	500,00	100,00	400,00							
				INV	RE	RE	860,00			860,00	802,00		58,00							
				INV	RE	RE	607,00			607,00	607,00		607,00							
				INV	PD	PD	1.630,00			1.630,00	1.630,00									
				INV	PD	PD	0,00		1.550,00	1.550,00	1.550,00									
				INV	RE	PD	0,00		0,00	0,00	0,00				833,44					

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

TABELLA B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

milioni di euro

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere										Sezione 1			Sezione 2			Sez. 4				
	Nuovo inserimento finanziata	Fase attuativa	Consuntivo al 2016	Classe DPP			Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano						
				IN	RE	PRV			Stato	MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **		
							Riduzioni e rimodulazioni														
Direttrice Trasversale																					
0325	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia																				
JAT10700000001	1.785,90		1.746,14			2.050,00	0,00	607,00	5.832,01	2.050,00	2.050,00	2.050,00	4.801,02	99,90	1.404,20	133,89	0,00	2.986,06	1.316,00	0,00	
		IN	RE	RE	RE	RE			1.130,95	1.130,95	1.130,95	1.130,95	502,01	99,90	395,15	133,89				0,00	
		IN	RE	RE	RE	RE			919,05	919,05	919,05	919,05	919,05	919,05	919,05	919,05				0,00	
0361	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona																				
F81F9100000008	12,05					2.268,07	607,00		2.268,07	2.268,07	2.268,07	2.268,07	2.875,07	555,00							
		IN	RE	PD	PD	1.892,07			1.892,07	1.892,07	1.892,07	1.892,07	1.892,07	1.892,07							0,00
		IN	RE	PD	PD	0,00	607,00		607,00	607,00	607,00	607,00	607,00	607,00							0,00
		PRV	RE	PD	PD	376,00			376,00	376,00	376,00	376,00	376,00	376,00							0,00
		PRV	RE	PD	PD	0,00	555,00		555,00	555,00	555,00	555,00	555,00	555,00							0,00
0362A	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)																				
JAT1E9100000009	27,71					1.363,94			1.363,94	1.363,94	1.363,94	1.363,94	1.273,94	90,00							1.776,06
		IN	RE	PP	PP	983,94			983,94	983,94	983,94	983,94	893,94	90,00							0,00
		IN	RE	PP	PP	0,00	1.776,06		1.776,06	1.776,06	1.776,06	1.776,06	1.776,06	1.776,06							0,00
		IN	RE	PP	PP	0,38	380,00		380,00	380,00	380,00	380,00	380,00	380,00							0,00
0362B	Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)																				
JAT1E9100000009	0,00					150,00			150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	655,00							0,00
		PRV	RE	PD	PD	150,00			150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00							0,00
		PRV	RE	PD	PD	0,00	655,00		655,00	655,00	655,00	655,00	655,00	655,00							0,00
1135	Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)																				
	0,00					0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.316,00							1.316,00
		PRV	PP	PP	PP	1.316,00			1.316,00	1.316,00	1.316,00	1.316,00	1.316,00	1.316,00							0,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali RE Realizzazione ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzo delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Tabella C - OPERE ULTIME -

Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti

TABELLA C: OPERE ULTIME AL 31.12.2016

		<i>importi in milioni di euro</i>		
		Costa Vita Intera al 31.12.2015	Costa Vita Intera al 31.12.2016	Delta
A00	Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge	18.042,20	19.656,76	1.614,56
A02	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	3.515,00	3.652,49	137,49
A03/04	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	8.151,90	8.856,49	704,60
A03/04	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	817,60	953,78	136,19
A03/04	Studi di fattibilità e progettazioni	269,88	275,32	5,44
A05	Sviluppo infrastrutturale rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	0,00	27.273,50	27.273,50
TOTALE		30.796,57	60.668,35	29.871,78

Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2016

importi in milioni di euro

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio	mln
A00		C005	Progetto Ante per Manutenzione straordinaria ed Obblighi di Legge	3,14	31/12/2016	
A00		C020	Manutenzione straordinaria navi traghetto	0,33	31/12/2016	
A00		C022	Programma Man. straord. ed O.L.-STAZIONI	0,26	31/12/2016	
A00		P013	Fondo Opere ultimate	0,44	31/12/2016	
A00		R001	Riserve riga A1001	0,02	31/12/2016	
A00		R006	Riserve riga DD_1	1,51	31/12/2016	
A00		1560	MAN. MEZZI DI MANOVRA TORINO	0,08	31/12/2016	
A00		1582	Aumento Produttività su linee AV/AC - Bo	4,55	31/12/2016	
A00	J11H03000040011	0583	Miglioramenti Infrastrutturali Stazioni	1,28	31/12/2016	
A00	J11H03000040021	0590	Miglioramenti Infrastrutt. stazioni (VE)	0,47	31/12/2016	
A00	J11H03000040041	0587	MIGLIORAMENTI INFRASTRUTTURALI STAZIONI	0,51	31/12/2016	
A00	J11H03000060001	1271	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Roma	2,44	31/12/2016	
A00	J11H03000060011	1272	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Genova	15,14	31/12/2016	
A00	J11H03000060021	1275	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Napoli	15,57	31/12/2016	
A00	J11H03000060031	1274	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Firenze	2,47	31/12/2016	
A00	J11H03000060041	1277	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Bologna	20,74	31/12/2016	
A00	J11H03000060071	1340	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Reggio Calabria	4,34	31/12/2016	
A00	J11H03000060081	1341	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Torino	1,81	31/12/2016	
A00	J11H03000060101	1273	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Milano	13,82	31/12/2016	
A00	J11H03000070001	1295	Manutenzione mezzi di manovra - Roma	0,60	31/12/2016	
A00	J11H03000080001	1297	Manut.Mezzi di Manovra-Palermo 2002	0,23	31/12/2016	
A00	J11J04000020001	1399	Sicurezza nelle gallerie ferroviarie	2,11	31/12/2016	
A00	J17E00000000001	0556	Fabbricati di stazione POT - PA	0,08	31/12/2016	
A00	J17E00000000011	0555	Fabbricati di Stazione-Pot-Napoli	0,93	31/12/2016	
A00	J17E00000000041	0557	Fabbricati di stazione - pot - Reggio C.	1,53	31/12/2016	
A00	J17E00000000051	0560	Fabbricati di stazione POT - TO	0,16	31/12/2016	
A00	J17E00000000091	0549	Potenziamento fabbricati di staz.-BA	1,20	31/12/2016	
A00	J17E00000000101	0548	Potenziamento fabbricati di staz.-AN	0,01	31/12/2016	
A00	J17E00000000141	0558	Fabbricati di stazione POT - RM	0,55	31/12/2016	
A00	J17E00000000151	0559	Fabbricati di stazione POT	9,86	31/12/2016	
A00	J17E00000000171	0550	Fabbricati di stazione POT -BO	0,16	31/12/2016	
A00	J17E00000010001	0566	Fabbricati di stazione M.E.-AN	2,28	31/12/2016	
A00	J17E00000010011	0567	Manutenzione Straord. stazioni (BA)	4,61	31/12/2016	
A00	J17E00000010021	0572	Fabbricati di stazione M.E. NA	5,09	31/12/2016	
A00	J17E00000010031	0575	Manutenzione straordinaria stazioni	15,14	31/12/2016	
A00	J17E00000010041	0574	Fabbricati di stazione M.E. - RC	3,67	31/12/2016	
A00	J17E00000010051	0571	Manutenzione Straordinaria Stazioni (MI)	6,92	31/12/2016	
A00	J17E00000010061	0734	Fabbricati di stazione M.E.-Torino	8,18	31/12/2016	
A00	J17E00000010071	0578	Fabbricati di stazione M.E. VR	1,53	31/12/2016	
A00	J17E00000010091	0570	Manutenzione straordinaria stazioni	3,77	31/12/2016	
A00	J17E00000010101	0593	Manutenzione Straordinaria Stazioni - BO	4,33	31/12/2016	
A00	J17E00000010111	0577	Manutenzione straordinaria stazioni - VE	1,94	31/12/2016	
A00	J17E00000010131	0573	Manutenzione Straordinaria Stazioni PA	3,03	31/12/2016	
A00	J17E00000010151	0568	Fabbricati di stazione M.E.	8,99	31/12/2016	
A00	J17E00000010161	0569	Fabbricati di stazione M.E. - FI	6,65	31/12/2016	
A00	J17E00000010171	0576	Manutenzione straordinaria stazioni	1,38	31/12/2016	
A00	J17E01000040001	0495	FA-Fabbricati civili e industr.-man.ord.	1,32	31/12/2016	
A00	J17E91000000001	0636	Miglioramenti infrastrutturali M.E.FI	3,92	31/12/2016	
A00	J17E91000000011	0634	Miglioramento infrastrutturale M.E.BA	45,54	31/12/2016	
A00	J17E91000000021	0645	Miglioramenti infrastrutturali M.E.-VE	3,61	31/12/2016	
A00	J17E91000000031	0638	Miglioramenti infrastrutturali M.E.NA	9,26	31/12/2016	
A00	J17E91000000051	0733	Miglioramenti infrastr. Man.Eff. - MI	21,74	31/12/2016	
A00	J17E91000000061	0637	Miglioramenti infrastrutturali M.E.GE	7,25	31/12/2016	
A00	J17E91000000071	0633	Miglioramenti infrastrutturali M.E. AN	0,84	31/12/2016	
A00	J17E91000000081	0635	Miglioramenti infrastrutturali M.E.BO	3,65	31/12/2016	
A00	J17E91000000091	0640	Miglioram. infrastrutturali M.E.- R.C.	3,85	31/12/2016	
A00	J17E91000000101	0643	Miglioramenti infrastrutturali M.E.- TO	2,19	31/12/2016	
A00	J17E91000000151	0646	Miglioramenti infrastrutturali M.E.-VR	1,29	31/12/2016	
A00	J17E91000000191	0641	Miglioramenti infrastrutturali M.E. -RM	1,48	31/12/2016	
A00	J17E92000000001	0639	Miglioramenti infrastrutturali M.E.- PA	1,13	31/12/2016	
A00	J17E99000010001	0505	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.AN	28,41	31/12/2016	
A00	J17E99000010011	0512	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. NA	75,58	31/12/2016	
A00	J17E99000010027	0513	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. PA	73,14	31/12/2016	
A00	J17E99000010032	0514	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.RC	105,86	31/12/2016	
A00	J17E99000010041	0515	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.RM	77,23	31/12/2016	
A00	J17E99000010057	0508	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.CA	11,98	31/12/2016	
A00	J17E99000010061	0521	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.VE	40,68	31/12/2016	
A00	J17E99000010071	0506	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.BA	52,86	31/12/2016	

Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2016

importi in milioni di euro

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio	mln
A00	J17E99000010081	0509	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.FI	71,15	31/12/2016	
A00	J17E99000010091	0665	Manutenzione straordinaria e Opere a difesa dell'infrastruttura Reggio Calabria	0,16	31/12/2016	
A00	J17E99000010101	0510	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.GE	35,33	31/12/2016	
A00	J17E99000010111	0522	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.VR	44,30	31/12/2016	
A00	J17E99000010121	0511	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.MI	99,12	31/12/2016	
A00	J17E99000010131	0662	Manutenzione straordinaria e Opere a difesa dell'infrastruttura - Mantenimento in efficienza - Napoli	0,01	31/12/2016	
A00	J17E99000010151	0519	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.TO	34,76	31/12/2016	
A00	J17E99000010181	0520	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.TS	30,84	31/12/2016	
A00	J17E99000010191	0507	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.BO	50,55	31/12/2016	
A00	J17E99000010221	0517	Man.Str.Op.Dif.Infr.SettoreArm.eOp.Civ.	5,29	31/12/2016	
A00	J17E99000010231	0537	M.Str.e Opere Dif.Infr. Sett. Tecnologie	0,14	31/12/2016	
A00	J17E99000020007	0531	Obblighi di legge - PA	2,12	31/12/2016	
A00	J17E99000020017	0532	Obblighi di legge - RC	4,90	31/12/2016	
A00	J17E99000020021	0533	Obblighi legge - RM	4,14	31/12/2016	
A00	J17E99000020031	0526	Obblighi di legge -CA	0,61	31/12/2016	
A00	J17E99000020041	0540	Obblighi di legge VE	1,61	31/12/2016	
A00	J17E99000020051	0530	Obblighi di legge - NA	3,53	31/12/2016	
A00	J17E99000020061	0523	Obblighi di legge - AN	1,48	31/12/2016	
A00	J17E99000020071	0525	Obblighi di legge - BO	1,15	31/12/2016	
A00	J17E99000020081	0527	Obblighi di legge -FI	3,33	31/12/2016	
A00	J17E99000020091	0541	Obblighi di legge -VR	2,29	31/12/2016	
A00	J17E99000020131	0529	Obblighi di legge - MI	4,15	31/12/2016	
A00	J17E99000020191	0528	Obblighi di legge - GE	0,70	31/12/2016	
A00	J17E99000020221	0538	Obblighi di legge - TO	2,34	31/12/2016	
A00	J17E99000020301	0534	Obblighi di legge Settore "Logistica"	0,23	31/12/2016	
A00	J17E99000020331	0524	Obblighi di legge - BA	2,43	31/12/2016	
A00	J17E99000020341	0539	Obblighi di legge - TS	1,31	31/12/2016	
A00	J17E99000020371	1300	Obblighi di legge (Tecnica)	0,35	31/12/2016	
A00	J17E99000020381	1301	M.S. E OBBLIGHI DI LEGGE	0,38	31/12/2016	
A00	J27I06000070001	1495	Migl. infrastr. linee AV/AC Napoli	2,35	31/12/2016	
A00	J31B00000250001	0803	Obblighi di Legge (navi)	0,49	31/12/2016	
A00	J31B00000260001	0804	Manutenzione infrastrutture portuali	0,29	31/12/2016	
A00	J31B01000330001	0761	Manutenzione straord. navi traghetto	7,68	31/12/2016	
A00	J31H00000100001	0726	Acquisti-Manutenzioni Attrezz. ufficio	0,38	31/12/2016	
A00	J31H00000100011	1287	Acq.rimp mat inv per ob.legge.prod.manut	15,92	31/12/2016	
A00	J31H00000100021	0916	Acq. mat.inv. O.L. prod.sett."Off."-DG	0,50	31/12/2016	
A00	J31H00000120001	1141	Acq.Rimp.mat.inv.O.L.prod.sett.diagn.-DG	8,59	31/12/2016	
A00	J31H00000120011	1289	Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza	0,81	31/12/2016	
A00	J31H00000120021	1154	Acquisti a rimpiazzo Direzione Tecnica	0,61	31/12/2016	
A00	J31H01000140001	0497	Acquisti-Manutenzioni Ist. Sp. (I)	1,04	31/12/2016	
A00	J31H01000140011	0730	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-VR	0,06	31/12/2016	
A00	J31H01000140031	0498	Acquisto materiale d' eser. Dir.Sanita	0,32	31/12/2016	
A00	J31H01000170011	0865	Manutenzione Strordinaria settore TE lotto C - Napoli	0,10	31/12/2016	
A00	J31H01000170021	0867	Manutenzione Straordinaria settore TE Lotto B - Firenze	0,64	31/12/2016	
A00	J31H93000010011	0691	Soppressione P.L. - Bari	2,46	31/12/2016	
A00	J31H93000010051	0693	Soppressione P.L. - Cagliari	4,30	31/12/2016	
A00	J31H93000010081	0689	Soppressione P.L. - Alto Adige	0,17	31/12/2016	
A00	J31H93000010111	0697	Soppressione P.L. - Palermo	0,26	31/12/2016	
A00	J37I08000030001	1579	Man. Straord. Opere a difesa dell'infr I	0,40	31/12/2016	
A00	J37I08000050001	1583	Miglior. Infr. linee AV/AC - MI	0,10	31/12/2016	
A00	J37I10001070001	1594	Man.Straord.e Opere di Difesa dell'Infra	0,39	31/12/2016	
A00	J41H00000240001	0862	Manutenzione Straordinaria settore Armamento lotto B - Torino	0,16	31/12/2016	
A00	J41H00000240011	0866	Manutenzione Straordinaria settore Armamento lotto A - Firenze	0,15	31/12/2016	
A00	J41H00000240021	0863	Manutenzione straordinaria - Armamento lotto C - Ancona	0,07	31/12/2016	
A00	J47I08000030001	1577	Man. Straord. Opere a difesa dell'infr	6,72	31/12/2016	
A00	J51H00000050001	0713	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-AN	0,58	31/12/2016	
A00	J51H00000050011	0720	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-NA	0,72	31/12/2016	
A00	J51H00000050021	0727	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-TO	0,70	31/12/2016	
A00	J51H00000050031	0728	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-TS	0,53	31/12/2016	
A00	J51H00000050041	0729	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-VE	0,35	31/12/2016	
A00	J51H00000050111	0932	Acq.mat.inv. O.L. prod.sett."Mag"-DG	0,15	31/12/2016	
A00	J51H00000050171	0717	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-FI	0,52	31/12/2016	
A00	J51H00000050191	0718	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-GE	0,50	31/12/2016	
A00	J51H00000050231	0714	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-BA	0,38	31/12/2016	
A00	J51H00000050241	0715	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-BO	0,70	31/12/2016	
A00	J51H00000050341	0722	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-RC	1,59	31/12/2016	
A00	J51H00000050351	0721	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-PA	1,08	31/12/2016	
A00	J51H00000050401	0723	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-RM	0,88	31/12/2016	

Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2016

importi in milioni di euro

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio
A00	J51H03000110001	1313	Interventi per Sic. e O.L. nei TV (AN)	0,15	31/12/2016
A00	J51H03000110021	1328	Interventi per Sic. e O.L. nei TV (NV)	0,19	31/12/2016
A00	J51H03000110241	1323	Interventi per Sic. e O.L. nei TV (RM)	0,42	31/12/2016
A00	J51H03000110291	1321	Interventi per Sic. e O.L. nei TV (PA)	0,15	31/12/2016
A00	J51H03000120001	1330	Attr.tec.lin/imp.int.rete-eff.upg (AN)	4,30	31/12/2016
A00	J51H03000120011	1331	Attr.tec.lin/imp.int.rete-eff.upg (BA)	1,20	31/12/2016
A00	J51H03000120021	1337	Attrezzaggi tecnologici DTP Torino	5,64	31/12/2016
A00	J51H03000120041	1339	Attr.tec.lin/imp.int.rete-eff.upg (VR)	2,39	31/12/2016
A00	J51H03000120051	1338	Attrezzaggi tecnologici DTP Trieste	4,89	31/12/2016
A00	J51H03000120071	1336	Attr.tec.lin/imp.int.rete-eff.upg (RM)	5,82	31/12/2016
A00	J51H03000120151	1334	Attrezzaggi tecnologici DTP Milano	0,64	31/12/2016
A00	J51H03000150001	1369	Acq. rimp. mat.inv. per O.L. e Prod.(AN)	0,42	31/12/2016
A00	J51H03000150011	1376	Acq. rimp. mat.inv. per O.L. e Prod.(NA)	0,11	31/12/2016
A00	J51H03000150021	1380	Acq. rimp. mat.inv. per O.L. e Prod.(TO)	0,15	31/12/2016
A00	J51H03000150031	1383	Acq. rimp. mat.inv. per O.L. e Prod.(VR)	0,15	31/12/2016
A00	J51H03000150081	1381	Acq. rimp. mat.inv. per O.L. e Prod.(TS)	0,13	31/12/2016
A00	J51H03000150091	1382	Acq. rimp. mat.inv. per O.L. e Prod.(VE)	0,18	31/12/2016
A00	J51H03000150111	1377	Acq. rimp. mat.inv. per O.L. e Prod.(PA)	0,22	31/12/2016
A00	J51H03000150151	1370	Acq. rimp. mat.inv. per O.L. e Prod.(BA)	0,27	31/12/2016
A00	J51H03000150161	1371	Acq. rimp. mat.inv. per O.L. e Prod.(BO)	0,23	31/12/2016
A00	J51H03000150171	1375	Acq. rimp. mat.inv. per O.L. e Prod.(MI)	0,26	31/12/2016
A00	J51H03000150191	1373	Acq. rimp. mat.inv. per O.L. e Prod.(FI)	0,12	31/12/2016
A00	J51H03000150241	1374	Acq. rimp. mat.inv. per O.L. e Prod.(GE)	0,18	31/12/2016
A00	J51H92000010031	0652	Aumento Produttività - Potenziamento - Napoli	0,38	31/12/2016
A00	J51H92000010041	0651	Aumento Produttività - Potenziamento - Milano	0,01	31/12/2016
A00	J51H92000010071	0653	Aumento Produttività - Potenziamento - Reggio Calabria	1,82	31/12/2016
A00	J51H92000020001	0601	Aumento Produttività M.E.AN	14,84	31/12/2016
A00	J51H92000020011	0610	Aumento Produttività M.E.NA	12,35	31/12/2016
A00	J51H92000020021	0609	Aumento Produttività MI	26,61	31/12/2016
A00	J51H92000020091	0618	Aumento Produttività TO	18,73	31/12/2016
A00	J51H92000020151	0605	Aumento Produttività CA	1,51	31/12/2016
A00	J51H92000020161	0613	Aumento Produttività M.E.RM	14,28	31/12/2016
A00	J51H92000020231	0619	Aumento Produttività TS	9,04	31/12/2016
A00	J51H92000020251	0620	Aumento Produttività VE	13,26	31/12/2016
A00	J51H92000020261	0608	Aumento Produttività GE	9,87	31/12/2016
A00	J51H92000020271	0611	Aumento Produttività PA	5,96	31/12/2016
A00	J51H92000020281	0612	Aumento Produttività M.E.RC	10,59	31/12/2016
A00	J51H92000020301	0621	Aumento Produttività VR	13,64	31/12/2016
A00	J51H92000020351	0603	Aumento Produttività Settore "Arma."BO	22,36	31/12/2016
A00	J51H92000020361	0602	Aumento Produttività M.E.BA	13,51	31/12/2016
A00	J51H92000020411	0606	Aumento Produttività Settore "Arma."BO	18,24	31/12/2016
A00	J54H14000520001	1334	Attrezzaggi tecnologici DTP Milano	2,58	31/12/2016
A00	J57I08000020001	1571	Man. Straord - settore officine	16,20	31/12/2016
A00	J57I08000020001	1587	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale	0,49	31/12/2016
A00	J57I12000090001	1574	Obblighi di Legge su linee AV/AC - Roma	0,50	31/12/2016
A00	J67I08000020001	1585	Acquisti a Rimpiazzo materiale d'Inventa	0,33	31/12/2016
A00	J67I08000030001	1581	Miglior. Infr. linee AV/AC - Bo	1,40	31/12/2016
A00	J67I11000330001	1491	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. AV/AC NA	12,69	31/12/2016
A00	J71H00000060001	1143	Miglioramenti Infrastrutturali Stazioni-	0,70	31/12/2016
A00	J71H00000060011	0585	Infrastrutture di servizio stazioni (NA)	1,60	31/12/2016
A00	J71H00000060021	0579	Infrastrutture di servizio stazioni (AN)	7,70	31/12/2016
A00	J71H00000060031	1144	Infrastrutture di servizio stazioni (RC)	1,50	31/12/2016
A00	J71H00000060051	0584	Infrastrutture di servizio stazioni (MI)	4,90	31/12/2016
A00	J71H00000060081	0580	Infrastrutture di servizio stazioni (BA)	0,06	31/12/2016
A00	J71H00000060091	0588	Infrastrutture di servizio stazioni (TO)	2,13	31/12/2016
A00	J71H00000060101	0589	Miglioramenti Infrastrutturali Stazioni	0,99	31/12/2016
A00	J77I09000090001	1553	Manutenzione Mezzi di Manovra	0,10	31/12/2016
A00	J77I10000270001	1603	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Ancona	5,14	31/12/2016
A00	J87I08000000001	1490	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. AV/AC Roma	0,10	31/12/2016
A00	J87I08000010001	1493	Miglior. infrastr. su linee AV/AC Roma	1,93	31/12/2016
A00	J87I12000230001	1644	Obblighi di Legge - Stazioni	0,79	31/12/2016
A00	J91H92000040011	0628	Miglioramento infrastrutturale - DTP Milano	1,04	31/12/2016
A00	J91H92000040031	0669	Miglioramenti infrastrutturali - Potenziamento - Napoli	0,22	31/12/2016
A00	J91H92000040041	0918	Miglioramenti infrastrutturali Roma-Napoli via Cassino	0,58	31/12/2016
A00	J91H92000040101	0622	Miglioramento infrastrutturale - DTP Ancona	1,92	31/12/2016
A00	J91H92000040151	0632	Miglioramento infrastrutturale - DTP Torino	0,19	31/12/2016
A00	J91H92000040161	0630	Miglioramenti infrastrutturali POT.PA	0,12	31/12/2016
A00	J91H92000040171	0671	Miglioramenti infrastrutturali - Potenziamento - Reggio Calabria	0,47	31/12/2016

Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2016

importi in milioni di euro

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio	mln
A00	J91H92000040221	0624	Miglioramenti Infrastrutturali POT.BO	3,01	31/12/2016	
A00	J91H92000040331	0625	Miglioramenti Infrastrutturali CA	0,29	31/12/2016	
A00	J91H92000040341	0670	Miglioramento infrastrutturale - DTP Palermo	79,93	31/12/2016	
A00	J91H92000040351	0667	Miglioramenti Infrastrutturali - Verona	0,40	31/12/2016	
A00	J91H92000040371	0675	Miglioramenti infrastrutturali - Potenziamento - Verona	0,05	31/12/2016	
A00	J97I12000090001	1343	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Verona	0,29	31/12/2016	
A00	(vuoto)	C021	Manutenzione Incrementativa	0,07	31/12/2016	
SUBTOTALE A00				1.614,56		
A02	J11H01000260001	1245	Applicazioni Tecnologiche	32,09	31/12/2016	
A02	J11H92000010001	0113	Sistemazione Tecnologica Milano-Genova	0,11	31/12/2016	
A02	J11H98000000001	0065	Rilevamento Termico Boccole	0,47	31/12/2016	
A02	J11J04000050001	1420	Sviluppo, implementazione e mantenimento in efficienza sistemi CCL-IaP	7,33	31/12/2016	
A02	J11J04000070001	1422	Sist Contr Circ Linee e Inf.Pub fase 1	1,79	31/12/2016	
A02	J11J04000070201	1432	Sist.Contr.Circ.linee e info al pubblico	3,56	31/12/2016	
A02	J11J05000020001	1426	Rilevatore squilibrio carichi	0,20	31/12/2016	
A02	J17I06000030001	1486	Attrezz. Tecno. linee e imp. intera ret	1,54	31/12/2016	
A02	J17I08000010001	1545	Piano di sviluppo tecnologico della rete	0,17	31/12/2016	
A02	J30B04000000001	1425	Realiz. compl. ETR500 diagnost. linee AV	2,10	31/12/2016	
A02	J31H00000140001	1165	Studi e prototipi relativi ad armamento ed opere d'arte	1,20	31/12/2016	
A02	J31H01000180001	1054	1054-Rete radio GSM-R (1^ fase)	0,07	31/12/2016	
A02	J31H02000090001	1168	Misuratore velocità treno	1,41	31/12/2016	
A02	J31H03000260001	1156	Rilevamento e mappatura immobili strumen	0,07	31/12/2016	
A02	J31H03000360001	1329	Migl.Sist.diagn.e gest.dat per Man.Infr	10,13	31/12/2016	
A02	J31H03000380001	1349	Sistemi Informativi Infrastruttura (SII)	0,20	31/12/2016	
A02	J31H04000010001	1406	POTENZIAMENTO TECNOLOGICO CHIUSI-ROMA LL	0,42	31/12/2016	
A02	J31H98000020001	0073	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Ripetizione discontinua nodo di Roma	0,51	31/12/2016	
A02	J31H98000050001	0151	Informazioni al Pubblico Nodo di Roma	0,39	31/12/2016	
A02	J51H03000120081	1335	Attrezzaggi tecnologici	0,36	31/12/2016	
A02	J51H03000120141	1333	Attr.tec.lin/imp.int.rete-eff.upg (FI)	0,15	31/12/2016	
A02	J51H92000000008	0024	SCC Area Veneta Centrale	2,68	22.12.2006	
A02	J57E14000010001	1658	Implem. sistemi IT area movimento e	5,10	31/12/2016	
A02	J57I09000120001	1565	Sviluppo realizz sistemi di diagnostic	9,46	31/12/2016	
A02	J57I11000570001	1528	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano su Milano C.Le-Malpensa	0,24	31/12/2016	
A02	J57I12000060001	1658	Implem. sistemi IT area movimento e	3,32	31/12/2016	
A02	J57I13000310001	1658	Implem. sistemi IT area movimento e	2,55	31/12/2016	
A02	J59B07000140001	1541	Sistemi Commerciali	0,30	31/12/2016	
A02	J59B08000180001	1551	Evoluzione Infrastruttura IT	5,77	31/12/2016	
A02	J59B08000200001	1566	Evoluzione Sistema Prescrizioni MOV	0,97	31/12/2016	
A02	J59B08000220001	1588	Sistemi di Rete	0,57	31/12/2016	
A02	J59B09000060001	1592	Sistemi per i processi di supporto	0,56	31/12/2016	
A02	J59B13000030001	1592	Sistemi per i processi di supporto	0,75	31/12/2016	
A02	J61H00000220008	0033	Potenziamento passante Villa Litterno-Cancello-Caserta	3,37	28.12.2008	
A02	J61H99000010001	0076	RIPETIZIONE DISCONTINUA NODO DI NAPOLI	0,54	31/12/2016	
A02	J67I08000000001	1546	Piano di sviluppo tecnologico della rete	6,37	31/12/2016	
A02	J71H89000000008	0023	SCC Nodo di Genova	2,66	31.12.2008	
A02	J81H03000050008	0043	SCC Bologna C.le e Nodo di Bologna	18,93	15.04.2013	
A02	J81H92000000008	0066	Potenziamento tecnologico Bologna-Bari	4,29	16.12.2010	
A02	J81H98000000008	0067	Potenziamento tecnologico Bologna-Verona-Brennero	2,78	04.11.2010	
A02	J81H98000010001	0071	Interventi tecnologici Milano-Venezia	1,36	30.06.2008	
A02	J91H97000000001	0060	Ricerca ERTMS	0,65	31/12/2016	
SUBTOTALE A02				137,49		
A03/04		P014	Fermata passante nodo di Milano	3,13	31/12/2016	
A03/04		R003	Opere finanziate da Legge 64/99	15,61	n.a.	
A03/04		1850	Interventi connessi a linea AV/AC Milano - Bologna	47,79	31.12.2014	
A03/04	J11H02000050001	0239	Variante di Gozzano	2,64	04.12.2011	
A03/04	J11H02000080001	1267	Adeguamento Linea Storica Torino-Lione	0,16	31/12/2016	
A03/04	J11H02000100001	1308	Metroferrovia Messina - Giampilieri	0,70	14.12.2008	
A03/04	J11H03000050001	1178	Itinerario alternativo potenziamento Novara-Alessandria	0,11	31/12/2016	
A03/04	J11H92000030008	0137	Raddoppio Palermo-Messina tratta Messina-Patti	6,68	22.11.2009	
A03/04	J11H96000020001	0015	Passante P.ta Susa-Lingotto e collegamento Porta Susa - bivio Porta Nuova	0,98	10.04.2005	
A03/04	J11J04000070031	1440	Upgrading rete viaggiatori - DTP Milano	1,77	31/12/2016	
A03/04	J11J04000070061	1443	Interventi upgrading rete viaggiatori	1,00	31/12/2016	
A03/04	J11J04000070081	1445	Upgrading rete viaggiatori DTP Roma	2,51	31/12/2016	
A03/04	J11J04000070091	1446	Riquil.staz-Adeg.marc.staz.area romana	7,40	31/12/2016	
A03/04	J11J04000070101	1447	Interventi upgrading rete viaggiatori	3,69	31/12/2016	
A03/04	J11J04000070111	1448	Interventi upgrading rete viaggiatori	0,78	31/12/2016	
A03/04	J11J04000070121	1449	Interventi upgrading rete viaggiatori	3,14	31/12/2016	
A03/04	J11J04000070131	1462	Interventi upgrading rete viaggiatori	0,62	31/12/2016	

Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2016

importi in milioni di euro

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio
A03/04	J11J04000070141	1464	Upgrading rete viaggiatori DTP Ancona	1,60	31/12/2016
A03/04	J11J04000070151	1465	Interventi upgrading rete viaggiatori	1,30	31/12/2016
A03/04	J11J04000070171	1467	Interventi upgrading rete viaggiatori TO	0,84	31/12/2016
A03/04	J11J04000070181	1468	Upgrading rete viaggiatori - DTP Verona	1,06	31/12/2016
A03/04	J17E9100000221	0809	Miglioramento infrastrutturale Provincia di Bolzano	61,82	31/12/2016
A03/04	J17E9100000281	0647	Miglioramento infrastrutturale Provincia di Trento	77,83	31/12/2016
A03/04	J21H01000090001	0202	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	14,26	21.09.2008
A03/04	J21H03000120001	1310	Potenziamento itinerari merci Tarvisio/Villa Opicina (comprende 1ª fase nodo di Udine)	52,22	31/12/2016
A03/04	J21H92000000001	0146	Adeguamento al traffico Merci Linea Domodossola-Luino-Novara-Ovada-Genova	0,45	31/12/2016
A03/04	J21H98000000001	0161	Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda	0,59	17.07.2006
A03/04	J31H01000080001	0222	Raddoppio della linea Bergamo - Treviglio	13,91	03.07.2005
A03/04	J31H03000140001	0074	Messa in sicurezza galleria Cassia M.Mario	0,83	28.02.2013
A03/04	J31H03000430001	1356	Potenziamento Linea Chivasso-Aosta-Pré St. Didier	1,21	10.12.2006
A03/04	J31H92000010001	0006	Sistemazione P.R.G. Milano Rogoredo	1,01	06.09.2009
A03/04	J31H93000000008	0007	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	26,06	10.06.2007
A03/04	J31H94000000001	0040	P.R.G. e ACEI Roma Termini	0,85	13.12.2009
A03/04	J31H95000000001	0008	Passante Milanese	5,37	08.06.2008
A03/04	J31H95000010008	0044	Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	2,20	28.07.2008
A03/04	J31H96000010008	0017	Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	4,51	31/12/2016
A03/04	J31H96000030001	0019	P.R.G. e ACEI Ostiense/Trastevere	1,05	31/12/2016
A03/04	J31H96000040008	0038	Raddoppio Prenestina-Lunghezza (fermata Ponte di Nona)	5,49	09.07.2007
A03/04	J31H96000050008	0039	Realizzazione nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano di Roma (1ª fase)	0,36	31/12/2016
A03/04	J31J05000040001	1427	Efficientamento linea Codogno-Cremona-Mantova e raddoppio tratta Cremona-Cava Tigozzi	38,29	31/12/2016
A03/04	J37I06000060001	1482	Interv. Riqualf. staz. connessi AV-Milano	0,29	31/12/2016
A03/04	J37I06000080001	1484	Interventi di riqualificazione stazioni: Fiera di Roma e Roma Val d'Ala	0,73	31/12/2016
A03/04	J49B11000260001	1634	Arbitrati AV/AC MI-VR e Terzo Valico	3,39	n.a.
A03/04	J51C05000030008	0302	AV/AC Milano-Venezia: nodo di Verona (progettazione preliminare)	2,45	n.a.
A03/04	J51H00000040001	0205	Itinerario alternativo merci Gioia Tauro-Taranto con velocizzazione tratta Sibari-Cosenza	0,34	31/12/2016
A03/04	J51H01000070001	0210	Quadruplicamento Padova-Mestre	10,22	30.12.2006
A03/04	J51H04000000001	1280	Adeguamento sagoma gabarit C gallerie direttrice Adriatica (interventi alle gallerie Castellano e Cattolica)	2,35	08.12.2014
A03/04	J51H98000000001	0016	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Nodo di Verona	0,21	31/12/2016
A03/04	J54F05000010001	1455	Itinerario Venezia-Tarvisio/Villa Opicina Potenziamento Itinerari merci	0,82	29.10.2010
A03/04	J57B14000150001	1871	Riapertura Linee (DTP RM)	12,00	31/12/2016
A03/04	J61H00000210001	0207	Sistemazione del nodo di Venezia Mestre	1,08	05.12.2010
A03/04	J61H98000000001	0079	Potenziamento Infrastrutturale Trieste/Cervignano - Udine e scalo Cervignano	0,89	11.12.2006
A03/04	J69B11000160001	1635	Arbitrato Tratta AV/AC VR-PD	1,74	n.a.
A03/04	J71H92000010008	0069	Raddoppio Bologna-Verona	5,76	14.12.2008
A03/04	J71H92000040008	0101	Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce	24,17	30.07.2006
A03/04	J77I12000120001	1467	Interventi upgrading rete viaggiatori TO	0,90	31/12/2016
A03/04	J81H03000060001	1161	Adeguamenti preliminari alla linea storica ed al nodo di Bologna per integrazione funzionale con AV/AC	139,80	29.12.2015
A03/04	J81H03000080001	1391	Rete Lucana: miglioramento servizi Potenza - S. Nicola	3,69	31/12/2016
A03/04	J81H97000000001	0037	Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna (1ª fase)	51,00	13.12.2015
A03/04	J87B14000440001	1867	Binari senza tempo - DTP AN	0,80	31/12/2016
A03/04	J87I05000070001	1452	Interventi upgrading rete merci - Genova	0,02	31/12/2016
A03/04	J91H00000280008	0203	Potenziamento Asse Livorno-Pisa	0,13	31/12/2016
A03/04	J91H01000320008	0204	Potenziamento Infrastrutturale e Tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	8,40	15.06.2008
A03/04	J91H01000350001	1260	Interventi al Nodo di Firenze connessi con AV/AC	5,39	20.06.2006
A03/04	J91H03000180008	0259	Sistemazione a P.R.G. Firenze SMN	0,14	31/12/2016
A03/04	J91H92000000001	0114	Raddoppio Reggio Calabria - Melito Porto Salvo	3,53	15.09.2006
A03/04	J91H92000010001	0034	Potenziamento infrastrutturale Firenze-Empoli	0,72	31/12/2016
A03/04	J97E13000260001	1440	Upgrading rete viaggiatori - DTP Milano	11,56	31/12/2016
A03/04	J17E99000020181	0878	Obblighi di legge settore "officine"-DG	2,11	31/12/2016
A03/04	J19G01000010001	2783	Tecnologie (Potenz. OML e OMV)	0,93	31/12/2016
A03/04	J31H00000150001	1218	Potenziamento e miglioramenti infrastrutturali impianti di manutenzione rotabili - Milano	0,89	31/12/2016
A03/04	J31H00000170001	2941	Manten. Straor. Stabilimento Milano	0,28	31/12/2016
A03/04	J31H00000170061	2951	Manten. Straor. Stabilimento Roma	2,46	31/12/2016
A03/04	J31H00000170071	2955	Manut. straord. Stabilimento di PA	0,26	31/12/2016
A03/04	J31H00000170081	2952	Manut. straord. Stabilimento di BA	0,15	31/12/2016
A03/04	J31H00000180051	2988	Interventi di potenziamento e razionalizzazione scali merci - Reggio Calabria	1,13	31/12/2016
A03/04	J31H960000100001	0423	Potenziamento Impianti manutenzione e pulizia Milano Martesana	1,26	25.11.2012
A03/04	J51H00000800001	0409	Nuovo terminal di Padova interporto	3,04	31/12/2016
A03/04	J51H92000010141	0600	Aumento Produttività Officine Nazionali	0,65	31/12/2016
A03/04	J57I06000080001	1488	Riqualf. piccole-medie-grandi stazioni-RC	3,21	31/12/2016
A03/04	J59G00000000061	2002	Ampliamento scalo merci Bari Lamasinata realizzazione di 4 binari tronchi	0,52	31/12/2016
A03/04	J61H00000240001	0430	COSTRUZ. IDP NAPOLI SMISTAMENTO	4,20	31/12/2016
A03/04	J67I10000140001	1613	Pot. impianti illuminaz. Grandi Stazioni	4,09	31/12/2016
A03/04	J71H02000130001	0418	Potenziamento Impianto Intermodale Brindisi	0,90	31/12/2016
A03/04	J81H00000180001	0406	Ravenna: Prima fase nuovo Scalo Merci Canale Candiano per merci pericolose e prolungamento dorsale FS	0,01	31/12/2016

Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2016

importi in milioni di euro

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio	mln
A03/04	J81H02000020001	0243	Scalo merci di Modena Marzaglia	100,27	30.11.2014	
A03/04	J91H01000330008	0220	Centro dinamica sperimentale Osmannoro	3,18	17.09.2013	
A03/04	J17E91000000211	0735	Progettazioni sviluppi a completamento - Napoli	0,02	31/12/2016	
A03/04	J21H03000110001	1358	Studio di fattibilità ammodernamento e velocizzazione Cagliari-Oristano e relazione Cagliari-Sassari	0,45	31/12/2016	
A03/04	J31C05000010001	1475	SdF della cintura merci Sud di Milano	0,26	31/12/2016	
A03/04	J31H00000140021	1181	Studi e prototipi ad energia e trazione	0,46	31/12/2016	
A03/04	J31H03000350001	1312	Studio di fattibilità per la riqualificazione ed il potenziamento delle linee Como-Molteno-Lecco e Monza-Molteno	0,34	31/12/2016	
A03/04	J31H03000440001	1364	Studi e sperim. su sistemi innovativi	3,29	31/12/2016	
A03/04	J31H97000010001	1284	Studi di fattibilità asse del Gottardo	0,37	31/12/2016	
A03/04	J37I08000000001	1544	Piano di sviluppo tecnologico della rete	1,90	31/12/2016	
A03/04	J41J03000000001	1394	GEIE-Galleria di base del Brennero - 2° fase	5,24	n.a.	
A03/04	J49B07000000001	1505	Studi di Fattibilità: Potenziamento Nodo di Roma	0,01	31/12/2016	
SUBTOTALE A03/04				846,22		
A05		1530	Acq. mat. di scorta AV/AC RM -Gricignano	4,42	31/12/2016	
A05		1531	Acq. mat. di scorta AV/AC RM -Gricignano	2,23	31/12/2016	
A05		1532	Acq. mat. di scorta AV/AC TO-Novara	4,75	31/12/2016	
A05	F21H91000000008	0351	Tratta AV/AC Milano - Bologna	6.977,23	14.12.2008	
A05	F41H91000000008	0350	Tratta AV/AC Torino - Milano	7.581,58	05.11.2009	
A05	F81H91000010008	0352	Tratta AV/AC Bologna - Firenze	5.628,76	04.12.2009	
A05	F91H91000000008	0353	Tratta AV/AC Roma - Napoli	5.740,13	15.12.2009	
A05	J11C91000000008	0329	Tratta AV/AC RM-NA: interventi funzionali al Nodo AV/AC Napoli	55,80	11.06.2017	
A05	J11J04000040008	0300	Nuovo collegamento To P.ta Susa-To P.ta Nuova	3,25	31/12/2016	
A05	J17I10002780001	0349	Interventi completamento tratta AV/AC Roma-Napoli	108,77	15.12.2013	
A05	J26H10000220005	0346	Interventi completamento tratta AV/AC Torino-Milano	61,92	13.10.2022	
A05	J31C04000010008	0303	Nodo AV/AC di Milano - 1° fase.	43,99	13.12.2008	
A05	J37I10001060001	0355	Tratta AV/AC MI-BO: attrezzaggio tecnologico linea rilocata Modena- Rubiera	9,00	30.11.2014	
A05	J47I04000000008	0288	Adeguamento a standard AV/AC linea DD.ma Firenze-Roma	140,34	23.12.2016	
A05	J47I10000180001	0348	Interventi di completamento tratta AV/AC Bologna-Firenze	81,78	10.06.2012	
A05	J81C91000000008	0327	Nodo AV/AC Roma	764,30	24.05.2009	
A05	J97I10000180001	0347	Interventi di completamento tratta AV/AC Milano-Bologna	56,50	10.12.2014	
A05	J97I13000330001	1693	Adeguamento alimentazione gallerie AV Bologna-Firenze	8,75	31/12/2016	
SUBTOTALE A05				27.273,50		
TOTALE TRASFERIMENTI IN TABELLA ULTIMATI				29.871,78		

**Tabella D - CREDITI VERSO I MINISTERI
COMPETENTI**

Contratto di Programma 2017-2021 - parte investimenti

Tabella D: Crediti totali vs MEF/MIT al 31/12/2016

	migliaia di euro
Capitoli di bilancio	Crediti al 31/12/2016
<i>Capitolo 7122</i> MEF	1.341.967,64
Capitolo 7123 MEF	0,49
<i>Capitolo 8000</i> MEF	199.900,00
<i>Capitolo 7060</i> MIT "Legge Obiettivo"	436.492,64
<i>Capitolo 7515</i> MIT "Fondo Infrastrutture Ferroviarie e stradali"	317.101,19
<i>Capitolo 7518</i> MIT "Fondo Infrastrutture Ferroviarie e stradali"	165.755,65
Capitolo 7536 MIT	17.533,85
<i>Capitolo 7540</i> MIT "Interventi di miglioramento alla rete ferroviaria"	275.321,01
<i>Capitolo 7549</i> MIT "Sblocca Italia: Soppressione passaggi a livello"	15.000,00
<i>Capitolo 7563</i> MIT "Andora - Finale Ligure"	15.000,00
TOTALE	2.784.072,48

di cui Contratto di programma 2012 - 2014 parte servizi

	Crediti al 31/12/2016
<i>Capitolo 7122</i> MEF	164.913,19
TOTALE	164.913,19

Contratto di Programma 2017 – 2021, parte investimenti

ALLEGATO N.1

1. Relazione Informativa

Roma, aprile 2017

Indice

1. PREMESSA.....	3
2. IL NUOVO CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2021, PARTE INVESTIMENTI	5
2.1 Le prescrizioni CIPE ed altre novità	5
2.2 La struttura e il contenuto del nuovo Contratto.....	8
3. L'EVOLUZIONE DEL PORTAFOGLIO PROGETTI	12
4. LE VARIAZIONI ALLE COPERTURE FINANZIARIE DI COMPETENZA	14
4.1 I definanziamenti.....	14
4.2 Nuove fonti di finanziamento per competenza.....	15
4.3 La neutralizzazione dei definanziamenti di legge.....	19
4.4 La riallocazione di finanziamenti già contrattualizzati	20
4.5 Fondo Sviluppo e coesione – periodo di programmazione 2014-2020	21
4.6 Focus - Programmi per lo sviluppo della rete ferroviaria nelle regioni meridionali (PON – Reti e Mobilità /Piano Azione e Coesione).....	24
5. “LA CURA DEL FERRO”	26
5.1 Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge	26
5.2 Tecnologie per la circolazione e l’efficientamento	27
5.3 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	27
5.4 Valorizzazione delle reti regionali.....	27
5.5 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane	28
5.6 Intermodalità: Accessibilità su ferro porti, interporti e aeroporti	29
5.7 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici.....	29
5.8 Investimenti realizzati per lotti costruttivi.....	31
6. FOCUS PROJECT REVIEW	33
7. APPENDICI	35

1. PREMESSA

L'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012 – 2016, siglato tra RFI e MIT nel mese di giugno 2016 ha ricevuto parere favorevole dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016.

Rispetto all'iter procedurale standard previsto dalla Legge n.238/1993 per l'approvazione dei contratti di programma con lo Stato, è intervenuta la Legge n°225 del 1 dicembre 2016 di conversione del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale" che, all'art. 10 comma 1, **ha approvato l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma**, in particolare: *"è autorizzata la spesa di 320,00 milioni di euro per l'anno 2016, anche per la sicurezza e l'efficientamento della rete ferroviaria, e di 400,00 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento di interventi relativi alla "Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge", ivi compresi quelli previsti nella parte programmatica del Contratto di Programma, aggiornamento 2016 - Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa, sul quale il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nella seduta del 10 agosto 2016, si è espresso favorevolmente e **che è contestualmente approvato**. L'autorizzazione di spesa di cui al periodo precedente è immediatamente efficace per l'ulteriore corso dei relativi interventi che vengono recepiti nel successivo contratto di programma - Parte investimenti 2017-2021"*.

Il vigente CdP-I 2012-2016 ancorché giunto alla sua naturale scadenza (31 dicembre 2016), ai sensi dell'art.3 del medesimo rimane valido fino al 31 dicembre 2017 e comunque fino all'entrata in vigore del nuovo atto contrattuale.

Il CIPE nella seduta del 10 agosto u.s. ha raccomandato al MIT di trasmettere il nuovo Contratto di Programma 2017-2021 per l'emissione del relativo parere entro il mese di **gennaio 2017**, affinché il contratto sia perfezionato in tempo adeguato a produrre efficacia per tutta la durata del periodo regolato, massimizzando gli effetti positivi delle risorse stanziare e dei relativi investimenti.

Pertanto il Gestore, a valle del processo di finalizzazione dei nuovi fondi FSC per il periodo 2014-2020 ed a seguito dell'emanazione della Legge di Bilancio 2017 (Legge n° 232 del 11 dicembre 2016) ha **proceduto ad elaborare il nuovo schema di Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti ed ad inviarlo al MIT nel mese di gennaio 2017**.

Successivamente a tale inoltro sono proseguite le interlocuzioni con il Ministero competente e si è definito il **quadro finanziario e strategico di riferimento**, nel dettaglio:

- nel mese di **aprile 2017** l'Autorità di regolazione dei trasporti ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un parere sull'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma - parte investimenti 2012-2016 (CdP-I) ai sensi dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 in cui ha anche espresso indicazioni in merito alla stesura del nuovo CdP-I 2017-2021;
- con **Delibera n. 68/2016**, pubblicata il 13/4/2017, il CIPE ha preso atto, con prescrizioni, delle **linee guida per la valutazione delle opere pubbliche** ai sensi del DL 228/2011. Le linee guida hanno stabilito i **criteri** e le **procedure** per la **definizione** di:

- **fabbisogni infrastrutturali** in termini di simulazione della interazione tra domanda di mobilità e offerta (Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti - SIMPT);
 - **valutazione ex ante** delle **singole opere** (eco-fin, ACB, costi-efficacia, analisi del rischio, sensitivity) per la **selezione** degli **investimenti** da includere nel DPP;
 - **valutazione ex-post**;
 - la gestione della fase transitoria per l'inserimento delle opere nel primo DPP.
- nel mese di aprile **2017** con il **DEF 2017** è stato approvato l'Allegato **“Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”**, predisposto dalla STM-MIT che anticipa **le linee di indirizzo strategico per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030, che costituirà parte integrante del primo DPP** e sulla base delle quali saranno individuate le priorità di investimento. Per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030 è stato ridefinito il nuovo **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)**, ossia la **rete di interesse nazionale ed internazionale** già introdotto nel PGTL del 2001;
- il **21 luglio** u.s. è stato emanato il Dpcm, di ripartizione del Fondo Investimenti istituito dall'art.1 comma 140-142 della legge di Bilancio 2017, assegnando circa 19,35 mld di euro al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di cui circa 10,27 mld per investimenti ferroviari.

Il Gestore tenuto conto di quanto sopra riportato ha elaborato un nuovo schema contrattuale coerente con il quadro finanziario e strategico delineato.

2. IL NUOVO CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2021, PARTE INVESTIMENTI

2.1 Le prescrizioni CIPE ed altre novità

La delibera CIPE n.112/2015 di approvazione dell'aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-2016 ed il parere CIPE n.3588 relativo all'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016, hanno espresso anche alcune raccomandazioni e prescrizione da tener presente nell'elaborazione del nuovo Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti.

Di seguito vengono rappresentate analiticamente le suddette prescrizioni con il dettaglio di come e /o dove il Gestore ha debitamente rappresentato quanto richiesto:

Tab. 1 – Prescrizioni e raccomandazioni CIPE

Raccomandazioni CIPE	Adempimenti
1- Privilegiare nel prossimo CdP-I gli investimenti per il raddoppio dei binari e la sicurezza, in continuità con le scelte che emergono dal presente aggiornamento	In continuità con il precedente contratto nel nuovo Contratto di Programma 2017-2021 è stata data priorità al proseguimento degli interventi sulla sicurezza (tab. A01) per i quali sono state destinate risorse per circa 2 mld di euro. Inoltre è stato dato impulso anche agli investimenti di potenziamento e sviluppo della rete esistente ai quali sono state destinate risorse per oltre 7 mld di euro.
2- Seguire l'osservazione n.9 di cui alla delibera n. 112/2015 relativamente alla programmazione pluriennale, in occasione della predisposizione del nuovo Contratto di Programma 2017-2021	Vedi successivo punto 11.
3- Seguire l'osservazione n.1 di cui alla delibera 112/2015 relativamente alla trasmissione di relazione informative al Comitato sui progetti ferroviari già esaminati dal CIPE	La Relazione analitica di dettaglio già trasmessa al MIT nel mese di Luglio 2016 è riportata in apposita Appendice 3 allegata alla presente Relazione e adeguata secondo i valori economici dell'aggiornamento 2016 del CdP-I
4- Attribuire ed evidenziare i CUP per tutti i progetti presenti nel Contratto	Nelle tabelle contrattuali dell'Aggiornamento 2016 erano esposti i CUP dei progetti di investimento delle tabelle A03/A04 e B. Per fornire completa evidenza di tutti i CUP dei progetti di investimento compresi nel CdP-I 2017-2021 è stata elaborata un'apposita Appendice 4 , allegata alla presente Relazione.
5- Tenere conto di riduzioni di spesa per 47 mln nel prossimo CdP-I: <ul style="list-style-type: none"> • 40 M€ in forza dell'art. 1 comma 338 della legge n. 208/2015 (Stabilità 2016) • 7 M€ del Fondo Infrastrutture di cui all'art. 32 del D.L. 6 luglio 2011, n.98. 	Nel presente contratto si è tenuto conto del definanziamento indicato (vedi cap. 4.1 della presente Relazione). A titolo di anticipazione si rappresenta che il definanziamento relativo al Fondo Infrastrutture incide su risorse che sono destinate al vigente Contratto di Programma parte Servizi.
6- Evidenziare nel prossimo CdP-I le revisioni dei progetti/programmi effettuate, con le	Vedi cap. 6 della presente Relazione.

<p>corrispondenti variazioni di costo, in una apposita sezione, anche considerando gli esiti della PROJECT REVIEW IN CORSO prevista dal DEF e destinata a ridurre i costi e il sovradimensionamento delle opere e accelerarne i tempi di realizzazione.</p>	
<p>7- Dare evidenza nel prossimo CdP-I all'intervento «SP 13 Costruzione galleria subalvea torrente Fiumicello» oggetto di deliberazione CIPE.</p>	<p>L'intervento è visibile nella Tabella A03/A04 - Riga CdP 0263_O, CUP J61H03000100001, CUPINO J61H03000100AM1</p>
<p>8- Riportare in occasione del prossimo CdP-I le motivazioni alla base delle allocazioni di risorse, specificando quali sono quelle già programmate nelle precedenti edizioni del Contratto, quali quelle necessarie a coprire riduzioni di stanziamenti venuti meno, quali quelle dovute a situazioni non prevedibili e quali non rientrano nelle fattispecie precedenti.</p>	<p>Vedi cap. 4.2 della presente Relazione.</p>
<p>9- Chiarire nel prossimo CdP-I, con riferimento al «raddoppio Voltri-Brignole», in apposita appendice: se è confermata la realizzazione dell'intervento mediante tre appalti separati autorizzato con delibera CIPE 26/2008;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.nell'ambito di quale dei tre appalti è intervenuto l'incremento di costo; 2. come e quando è intervenuto il definanziamento che ha portato in un primo tempo (CdP-I 2012-2016) le risorse da 622 a 581 mln, prima del rifinanziamento di 20 M€ operato con l'agg. 2015; 3. come si coordinano i tre appalti fra le due Fasi realizzative; <p>-</p>	<p>Vedi Appendice 1 alla presente Relazione</p>
<p>10- di sottoporre con urgenza al CIPE il progetto definitivo del suddetto progetto</p>	<p>Passaggio autorizzativo previsto</p>
<p>11- di redigere il prossimo Contratto di Programma 2017-2021 in coerenza con le Linee guida in corso di emanazione ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, e in particolare: 1) dovrà prevedere una struttura degli investimenti che tenga conto della seguente articolazione: elaborazione di un Piano complessivo decennale, supportato da una valutazione dei fabbisogni; individuazione, all'interno del Piano, del Programma quinquennale comprendente esclusivamente gli interventi prioritari da finanziare nel periodo, selezionati sulla base di una valutazione degli obiettivi e dei correlati fabbisogni; individuazione nel Programma quinquennale degli interventi in corso già finanziati e degli interventi</p>	<p>In pendenza dell'ufficialità delle Linee Guida ex Dlgs. 229/2011, in coerenza con gli obiettivi definiti dal DEF e con il Piano decennale elaborato dal Gestore ed a seguito delle interlocuzioni con i Ministeri competenti sono state riarticolate le Tabelle contrattuali in 4 sezioni ben distinte, con una struttura di pianificazione ad orizzonte decennale:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Sezione 1, la sezione uno è riferita alle sole “Opere in corso già finanziate” dotate di integrale copertura finanziaria oggetto del presente contratto; b. Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021, la sezione due è riferita alle opere da finanziare nel quinquennio di riferimento

<p>da finanziare nel quinquennio: gli interventi interamente privi di copertura finanziaria o dotati di risorse in misura minima, il cui avvio è rinviato al Contratto di programma per il quinquennio successivo, confluiranno nella sezione programmatica del Piano.</p>	<p>del Contratto (2017-2021);</p> <p>c. Sezione 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026: la sezione tre è riferita alle opere da finanziare con il CdP per il secondo quinquennio (2022-2026) con fasi progettuali finanziate e/o da finanziarsi nel primo quinquennio;</p> <p>d. Sezione 4 – Fabbisogni oltre Piano: tale sezione è riferita ad opere da avviare oltre l’orizzonte di Piano.</p>
<p>11bis- Nell’elaborazione del Piano si dovrà privilegiare il trasferimento delle risorse immobilizzate a progetti più maturi.</p>	<p>Vedi paragrafo 4.4 della presente Relazione</p>
<p>11ter- Articolare le tabelle per “investimenti ultimati” con indicazione se entrati in esercizio; “investimenti in esecuzione”, con indicazione dell’avanzamento fisico e finanziario, evidenziando quelli già totalmente finanziati; “programmi pluriennali di interventi” allegando una apposita relazione che descriva ogni singolo programma e i relativi interventi con lo stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario; “interventi prioritari” distinguendo tra interventi finanziati completamente nell’ambito del Programma quinquennale e interventi la cui complessità realizzativa richiede la prosecuzione del finanziamento nei contratti successivi; “interventi da realizzare per lotti costruttivi”; “interventi in progettazione”, con indicazione dell’anno previsto di pubblicazione del bando di gara; “interventi in programma”, che non si intende finanziare nell’ambito del Programma quinquennale, con indicazione dell’anno previsto di progettazione.</p>	<p>1. Gli investimenti ultimati sono riportati in apposita tabella “Opere Ultimate” con l’indicazione se entrati in esercizio e la relativa data di messa in esercizio.</p> <p>2. Per rispondere puntualmente alla seguente prescrizione è stata predisposta una nuova articolazione delle tabelle contrattuali “Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario” che organizza i singoli interventi secondo lo status attuativo-finanziario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programmi pluriennali di interventi; - Interventi in esecuzione; - Interventi da realizzare per lotti costruttivi; - Interventi prioritari; - Interventi in progettazione; - Interventi in programma. <p>in base alla natura dell’intervento (<i>progetto o programma</i>), alla copertura finanziaria (<i>integralmente finanziato, finanziato solo per la progettazione o da avviare</i>) e alla priorità dei fabbisogni finanziari per la fase realizzativa (fabbisogni previsti per il 1° o 2° quinquennio o oltre il decennio)</p>
<p>11quater- Inserire nelle tabelle, oltre alle informazioni già incluse nell’Aggiornamento 2016, le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> -delibere di questo Comitato relative all’intervento; -stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario; -data stimata di entrata in esercizio; -risorse assegnate da questo Comitato, suddivise per fonti afferenti alla legge n.443/2001 ed altre 	<p>Per l’elenco delle delibere CIPE è stata elaborata un’apposita Appendice 2 allegata alla presente Relazione.</p> <p>Mentre lo stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario e la data di entrata in esercizio sono riportate nelle tabelle contrattuali.</p>

fonti.	
12- Trasmettere il nuovo Contratto di Programma 2017-2021 a questo Comitato per l'espressione del parere entro il mese di Gennaio 2017, affinché il Contratto sia perfezionato in tempo adeguato a produrre efficacia per tutta la durata del periodo regolato, massimando gli effetti positivi delle risorse stanziare e dei relativi investimenti.	Il Gestore ha trasmesso il nuovo schema contrattuale del CdP-I 2017-2021 nel mese di Gennaio 2017.

2.2 La struttura e il contenuto del nuovo Contratto

L'atto, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale con particolare riferimento agli obblighi del Gestore, contiene alcuni elementi di novità per rispondere alle **indicazioni del CIPE, per allinearsi con quanto emerso nell'allegato Infrastrutture al DEF 2016 e DEF 2017 "Connettere l'Italia"** nonché per rendere coerente l'atto con quanto indicato nelle **"Linee Guida per la valutazione delle Opere Pubbliche"**.

Art. 2 "Oggetto del Contratto":

In ottemperanza alle prescrizioni CIPE ed in coerenza con il nuovo processo di pianificazione degli investimenti pubblici definito dalle Linee Guida del MIT, viene delineato un piano degli investimenti in corso e programmatici articolato in 4 sezioni ben distinte, di cui la prima è composta dalle opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria e le altre sezioni hanno carattere programmatico, in quanto queste ultime rappresentano la pianificazione tecnico-economica di massima per un periodo temporale almeno decennale dei fabbisogni finanziari di competenza come quadro di riferimento per la selezione e l'inserimento degli interventi meritevoli di finanziamento nei documenti di programmazione nazionale (DPP).

La Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici, B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi sono state articolate in quattro sezioni distinte:

- **Sezione 1 - Opere in corso finanziate**, riferita alle opere dotate di integrale copertura finanziaria oggetto del presente Contratto;
- **Sezione 2 - Fabbisogni finanziari 2018-2021**, riferita ai progetti/programmi con fabbisogni finanziari nel quinquennio di vigenza del Contratto;
- **Sezione 3 - Fabbisogni finanziari 2022-2026**, riferita alle opere da finanziare nel secondo quinquennio;
- **Sezione 4 - Fabbisogni finanziari oltre Piano**, riferita ad opere da avviare oltre l'orizzonte di Piano.

Gli investimenti, oggetto del Contratto, ricompresi nelle Tabella A e B, sono stati valorizzati con ulteriori elementi informativi e sono stati **riclassificati** alla luce del contesto di riferimento.

In particolare sono state elaborate due viste delle tabelle contrattuali:

- 1) **Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario**, per rispondere alle prescrizioni espresse dal CIPE nelle delibere 112/2015 e nel

parere n.3855 del 2016: i singoli interventi sono stati classificati secondo il **relativo status attuativo-finanziario** tenendo conto della **natura** dell'intervento (progetto o programma), della **copertura finanziaria** (integralmente finanziato, finanziato solo per la progettazione o da avviare) e della **priorità** dei fabbisogni finanziari per la fase realizzativa (fabbisogni previsti per il 1° o 2° quinquennio o oltre il decennio), in particolare la Tabella "A" è stata classificata secondo le seguenti classi:

- a. **Programmi pluriennali di interventi** (tale classe è riferita a programmi di intervento che presentano fabbisogni finanziari per la prosecuzione dei successivi cicli di programmazione nel primo e secondo quinquennio contrattuale)
- b. **Interventi in esecuzione** (tale classe è riferita a progetti integralmente coperti finanziariamente che possono essere sia in fase di progettazione sia di realizzazione che possono presentare fabbisogni finanziari per opere accessorie e di completamento nel primo quinquennio contrattuale)
- c. **Interventi prioritari** (tale classe è riferita a progetti in fase progettuale che presentano fabbisogni finanziari per l'eventuale completamento progettuale e/o per la successiva fase realizzativa nel primo quinquennio contrattuale)
- d. **Interventi in progettazione** (tale classe è riferita a progetti in fase progettuale che presentano fabbisogni finanziari nel primo quinquennio contrattuale per l'eventuale completamento della fase progettuale e nel secondo quinquennio contrattuale per la fase realizzativa)
- e. **Interventi in programma** (tale classe è riferita a progetti con fabbisogni finanziari per la fase realizzativa oltre il decennio).

2) **Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione**, in coerenza con l'emanando Documento Pluriennale di Pianificazione, secondo quanto previsto all'art. 2 comma 4 del DL 228/2011 e con il documento propedeutico al DPP "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture", approvato contestualmente al DEF 2017, gli interventi di tabella A sono stati riclassificati in programmi specifici per il settore ferrovie, programmi trasversali su più modalità di trasporto e interventi sulle 13 direttrici ferroviarie di interesse nazionale individuate nello SNIT-F.

Di seguito la nuova articolazione:

- 00 *Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011) – per memoria;*
- 01 *Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge;*
- 02 *Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento;*
- 03 *Valorizzazione turistica delle ferrovie minori;*
- 04 *Valorizzazione delle reti regionali;*
- 05 *Città metropolitane;*
- 06 *Porti e interporti: ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete;*
- 07 *Aeroporti: accessibilità su ferro;*
- 08 *Direttrici di interesse nazionale;*
- 09 *Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.*

Si evidenzia che la Tabella "**A00- Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)**" è riportata solo *per memoria* in quanto gli interventi relativi sono stati trasferiti nella Tabella Ultimi;

La Tabella C – Partecipazioni societarie, è stata espunta dal contratto a seguito della assegnazione ad FS della partecipazione al capitale di LTF.

Art. 4 “Obblighi del Gestore”: sono stati aggiornati, alla luce del contesto di riferimento, alcuni obblighi del Gestore, in particolare si prevede di inviare al Ministero entro il mese di settembre di ciascun anno, per la predisposizione e l’aggiornamento “annuale” del DPP e il dimensionamento delle risorse da iscrivere nella futura Legge di Bilancio, i seguenti documenti:

- (i) schede informative con gli elementi e le informazioni ritenuti utili per le valutazioni di ammissibilità a finanziamento dei progetti\programmi definiti “invarianti” o in “project review” nell’Allegato al DEF 2017 “Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture” in considerazione del regime “transitorio” previsto nelle “Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche”,
- (ii) studi di pre-fattibilità per i nuovi investimenti per i quali si intende richiedere il finanziamento per l’avvio del progetto di fattibilità,
- (iii) dossier di valutazione “ex ante” per i nuovi investimenti che necessitano del finanziamento per le ulteriori fasi progettuali e/o realizzative nonché l’eventuale aggiornamento del dossier a seguito dell’esito degli approfondimenti progettuali o nuove esigenze che comportino ulteriori necessità finanziarie.

Art. 5 “Riconoscimento degli interventi realizzati e pagamenti”: è stata modificata l’articolazione delle righe della Tavola 2 sulla base dell’aggiornamento dei capitoli di spesa a seguito dell’emanazione della Legge di Bilancio 2017 e di atti normativi che hanno disposto il trasferimento di risorse tra capitoli di pertinenza. In coerenza con l’aggiornamento dei capitoli di spesa, come sopra riportato, sono state ridefinite le modalità di trasferimento, rendicontazione e certificazione delle risorse finanziarie.

Art.8 “Valutazione performance e penalità” - sono state anticipate ad aprile le tempistiche di comunicazione degli indicatori di performance al MIT.

Alla luce delle indicazioni del MIT e dell’Autorità di regolazione e Trasporti è stato rivisto il meccanismo delle penali.

In particolare il pagamento della sanzione pecuniaria in capo al Gestore verrà valutato sulla base degli scostamenti superiori alla percentuale del 15% dell’apposito indicatore di misurazione sintetico previsto dal contratto non **sull’intero paniere** di interventi individuato ma sul **singolo** intervento e la misura della sanzione sarà pari ad una percentuale variabile dal 1% al 2% della produzione obiettivo dell’intervento secondo le seguenti classi:

Misura della sanzione	Misura dello scostamento
1% produzione annua	tra il 15 ed il 30%
1,5% produzione annua	tra il 30 ed il 50%
2% produzione annua	oltre il 50%.

In ogni caso la misura della sanzione annua non può superare 2 milioni di euro.

Sono state inoltre elaborate, per rispondere al set informativo richiesto, nuove **“Appendici”** alla **Relazione informativa**, nel dettaglio:

- 1) Relazione sul progetto d’investimento Raddoppio Voltri-Brignole;

- 2) Dettaglio Delibere CIPE per intervento;
- 3) Relazione finanziaria Investimenti compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche;
- 4) Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2017-2021;
- 5) Schede interventi CdP-I agg. 2017–2021;
- 6) CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale;
- 7) CdP-I: evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento;
- 8) Relazione interventi finanziati dall'art. 7-ter del DL n. 43/2013;
- 9) Metodologia di calcolo indicatori di misurazione di risultato ex art.8 CdP-I 2017-2021;
- 10) CdP-I 2017-2021: ripartizione territoriale.

3. L'EVOLUZIONE DEL PORTAFOGLIO PROGETTI

La programmazione nazionale degli investimenti per lo sviluppo della rete ferroviaria recepisce in maniera dominante il tema della concentrazione delle risorse finanziarie e la conseguente selezione delle iniziative da avviare.

Criterio ispiratore è rappresentato dalla finalità trasportistica delle infrastrutture: gli interventi prioritari non devono rappresentare un mero arricchimento della dotazione del territorio, ma un misurabile rapporto tra le esigenze reali della domanda di mobilità e la rivisitazione dell'impianto economico del Paese, che pone con chiarezza la centralità dei nodi di intersezione delle reti e la loro qualità tecnologica, organizzativa e gestionale.

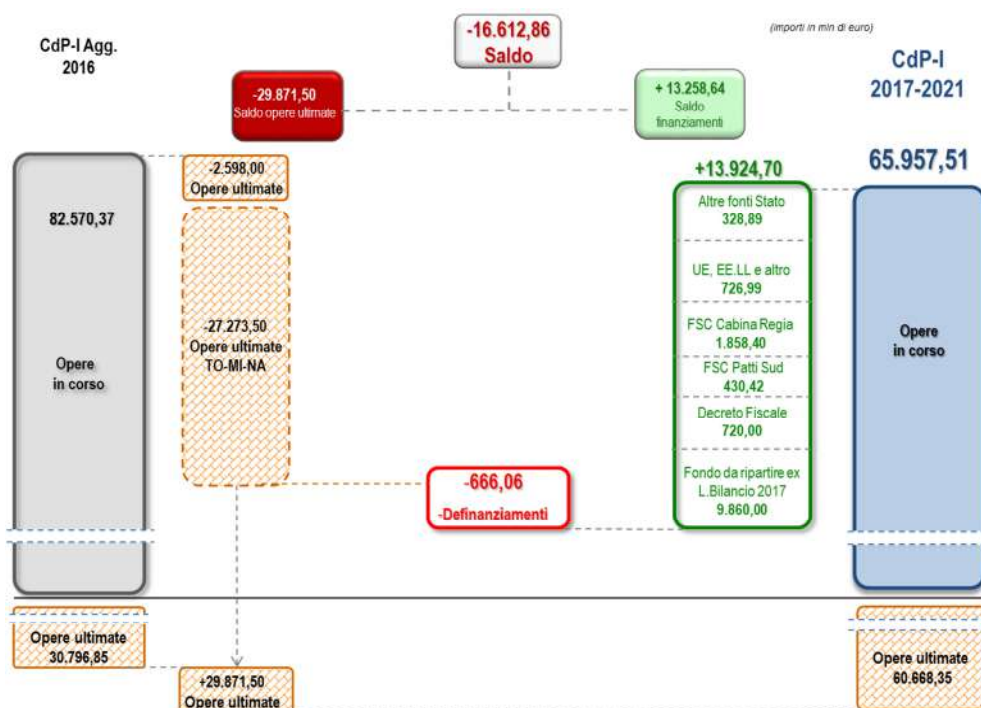
L'impegno finanziario assunto dallo Stato e realizzato dal Gestore con i recenti provvedimenti normativi è caratterizzato dalle seguenti linee di azione:

1. il mantenimento e miglioramento dei livelli di sicurezza previsti dagli obblighi e dalle prescrizioni normative concernenti il trasporto ferroviario;
2. interventi mirati al superamento delle criticità presenti soprattutto nelle grandi aree urbane;
3. la velocizzazione dei principali assi passeggeri.
4. lo sviluppo prestazionale dei corridoi merci;
5. il potenziamento del sistema AV/AC e dei valichi alpini;

Il presente Contratto di Programma 2017–2021, oltre ai nuovi interventi da avviare con la sottoscrizione dell'Atto ricomprende anche tutti gli investimenti ancora in corso di realizzazione, già presenti nelle tabelle del precedente Contratto di Programma 2012–2016 unitamente alle relative fonti di finanziamento.

Il valore del portafoglio progetti del Contratto di Programma 2017-2021, come rappresentato in figura, si attesta a **65.957,51 milioni di euro** rispetto agli **82.570,37 milioni di euro** dell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, tenuto conto delle variazioni portafoglio connesse alle opere ultimate pari a **29.871,50** milioni di euro e delle variazioni finanziarie intervenute pari a **13.258,64 milioni di euro**.

Fig. 1 – Evoluzione del portafoglio progetti



Di seguito vengono rappresentate sinteticamente le variazioni introdotte nell'Atto in esame, il cui dettaglio verrà trattato analiticamente nel corso della presente relazione:

- trasferimento nella Tabella “Investimenti ultimati” di interventi conclusi pari a **29.871,50** milioni di euro di cui **2.598,00 milioni** riferiti ad investimenti sulla rete convenzionale e **27.273,50** milioni di euro riferiti alla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli (per maggiori dettagli vedi tabella “Opere ultimate”)
- recepimento del definanziamento/ridestinzioni per un valore complessivo di circa **666,06** milioni di euro derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni;
- contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di circa **13.924,70** milioni di euro;
- rimodulazioni di risorse già contrattualizzate, a saldo zero, a favore di interventi improcrastinabili per un importo complessivo di **679,61** milioni di euro.

4. LE VARIAZIONI ALLE COPERTURE FINANZIARIE DI COMPETENZA

4.1 I definanziamenti

Nel presente aggiornamento contrattuale si sono registrate riduzioni alle risorse finanziarie iscritte nel contratto per un totale di **666,06 milioni di euro**.

La variazione in diminuzione sopra citata è ripartita nel modo seguente:

- ✓ **-375,00 mln di euro** quale definanziamento a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122/PG2 destinato agli investimenti ferroviari ai sensi della Legge di Bilancio 2017;
- ✓ **-40,00 mln di euro** quale definanziamento operato in applicazione del decreto, in corso di perfezionamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, attuativo dell'articolo 1, comma 338 della legge n.208/2015 (legge di stabilità 2016): *“Al fine di potenziare gli investimenti infrastrutturali nel settore della cultura, una quota delle risorse destinate agli interventi infrastrutturali, pari a 30,00 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2019, è destinata agli interventi di conservazione, manutenzione, restauro e valorizzazione dei beni culturali. Con decreto del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono approvati gli interventi da finanziare ai sensi del primo periodo del presente comma e le relative modalità attuative, anche prevedendo il ricorso ai provveditorati interregionali delle opere pubbliche. Le risorse da destinare agli interventi previsti dal presente comma sono individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.”*
- ✓ **-20,00 mln di euro** di riduzioni apportate dal Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 *“Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”* il quale all'art.47 comma 10 dispone la riduzione di 20 milioni di euro (per il 2018) delle risorse già assegnate ad RFI a valere sul DL 193/2016 (DL Fiscale) da destinare alle imprese ferroviarie per il rinnovo dei sistemi frenanti.
- ✓ **-7,14 mln di euro** quale definanziamento operato sul capitolo 7514 (di pertinenza CdP-Servizi) di cui all'articolo 32 del decreto legge 6 luglio 2011, n.98, convertito in legge, con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n.111 così come riportato nella delibera 36/2016. Il definanziamento viene applicato al CdP-Investimenti 2017-2021 a valere su risorse già contrattualizzate nel CdP-I 2012-16 nell'ambito del cosiddetto Fondo Salvaguardia di cui si darà evidenza successivamente. Il cambio della fonte di finanziamento nel Contratto di Programma – parte Servizi sarà recepito nel primo aggiornamento disponibile.
- ✓ **-29,00 milioni di euro** di riduzioni di risorse assegnate ai sensi del DL 133/2014 c.d. *“Sblocca Italia”* in favore dell'intervento *“Messa in sicurezza Cuneo-Ventimiglia”*, in quanto il contributo vede come beneficiario la regione Piemonte e non RFI.
- ✓ **-40,12 milioni di euro** a seguito della riprogrammazione del Piano di Azione e Coesione *“Salvaguardia”* del MIT, di cui alla nota n. 0007399 del 28/7/2016. Il definanziamento ha riguardato per 20,00 mln di euro la *“Tratta ferroviaria Palermo Catania”* e per 20,12 mln di euro *“l'Adeguamento della linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria”*.

- ✓ **-62,60 milioni di euro** di riduzioni di risorse TEN-T per il ciclo di programmazione 2007-2013, per chiusura delle Decisioni UE con un valore inferiore rispetto a quanto assegnato;
- ✓ **-84,98 milioni di euro** di riduzione alle risorse previste per il PON-T 2000-2006 effettuato dalla Commissione in sede di chiusura della programmazione FESR 2000-2006;
- ✓ **-7,22 milioni di euro** di riduzione di risorse derivanti da Convenzioni con Enti Locali e dagli esiti della chiusura del ciclo di programmazione POR 2007-2013.

milioni di euro			
Ministero-Ente	Capitolo	FONTE/Riga CdP	IMPORTO
MEF	7122 pg2	Legge di Bilancio 2017	-415,00
	7122 pg2	<i>Compensazione con fondi della Legge di Bilancio 2017</i>	<i>-415,00</i>
MEF	7122 pg2	D.lg 50/2017 su cap. 7122 (Decreto Fiscale)	-20,00
		<i>A1004E - Sicurezza armamento</i>	<i>-10,00</i>
	7122 pg2	<i>A1004FAdeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi</i>	<i>-10,00</i>
MEF		Trasferimenti a CdP-Servizi	-7,14
		<i>NA0036 - F.do Salvaguardia</i>	<i>-7,14</i>
MIT		Sblocca Italia	-29,00
		<i>P078 - Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo - Ventimiglia</i>	<i>-29,00</i>
MEF		PAC salvaguardia MIT	-40,12
		<i>0263 - Battipaglia-Reggio Calabria</i>	<i>-20,12</i>
		<i>P074 - Intervento "Linea veloce Palermo-Catania"</i>	<i>-20,00</i>
UE		Ten-T 2007-2013	-62,60
		<i>A004 - Nuovo Valico del Brennero</i>	<i>-58,63</i>
		<i>0325 - AV/AC Treviglio-Brescia</i>	<i>-0,12</i>
		<i>0240_A - Nodo di Genova</i>	<i>-1,60</i>
		<i>A2010 - Sistemi Informativi</i>	<i>-1,39</i>
		<i>0292-Linee di accesso al Brennero</i>	<i>-0,87</i>
UE		PON 2000-2006	-84,98
		<i>0099 - Raddoppio Caserta-Foggia</i>	<i>-66,92</i>
		<i>0149 - Sistemazione Nodo di Bari</i>	<i>-15,00</i>
		<i>0332 - Nodo di Bari Nord</i>	<i>-3,06</i>
EE.LL.		Enti Locali e Altro	-7,22
		<i>0036_B - Nodo di Palermo</i>	<i>-1,84</i>
		<i>1850- Interventi connessi a linea AV/AC Milano - Bologna</i>	<i>-1,21</i>
		<i>A1003 - Miglioramento infrastrutturale Provincia Trento</i>	<i>-3,83</i>
		<i>1888 - Metropolitana Leggera Matrice-Bojano</i>	<i>-0,35</i>
TOTALE			-666,06

Tab. 1 – Riepilogo definanziamenti/trasferimenti

4.2 Nuove fonti di finanziamento per competenza

Nella tabella sotto riportata sono state riepilogate le variazioni in aumento registrate rispetto all'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-16, per un valore complessivo di **13.924,70** milioni di euro.

milioni di euro

FONTI DI FINANZIAMENTO	IMPORTO
Decreto Fiscale 193/2016	720,00
Legge di Bilancio 2017 Fondo ex art.1 comma 140-142	9.860,00
Legge di Bilancio 2017 (cap.7122 pg.9, Ferrandina -Matera)	210,00
Decreto emergenze ambientali (L.71/2013)	70,00
Decreto Legge 50/2017 (Art. 47 bis co.6)	48,89
Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020	2.288,82
PACC 2014-2020 complementare al PON 2014-2020	141,00
PON 2007-2013 e 2014-2020	477,00
CEF 2014-2020	49,71
Risorse da Enti Terzi e altro	59,29
TOTALE	13.924,70

Tab. 2 – Riepilogo nuove fonti per competenza

In particolare di seguito si rappresentano le nuove fonti di finanziamento determinate da atti e/o provvedimenti che assegnano finanziamenti a specifici progetti di investimento individuati dalla medesima norma:

- ✓ **720,00** milioni di euro recati dal Decreto Legge 193/2016 di cui 320,00 milioni di euro per l'anno 2016, anche per la **sicurezza e l'efficientamento della rete ferroviaria** e 400,00 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento di interventi relativi alla «**Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge**», ivi compresi quelli previsti nella parte programmatica del contratto di programma, aggiornamento 2016;

Tab. 3 – Riepilogo progetti finanziati dal Decreto Fiscale 193/2016

mln €

Rif. tab. CdP-I	Tipologia interventi	Importo
A2004A	Protezione della marcia del treno (comprende completamento SCMT+SSC, MTR, REDI, TDS, PE PL, CdB a autoregolanti,...)	40,00
A2004D_2	Dismissione contesti di esercizio obsoleti	15,00
A2004D_3	Treno diagnostico	35,00
A1006	Soppressione passaggi a livello	50,00
A1004B	Risanamento acustico	20,00
A1004C	Piano Accessibilità terminali viaggiatori	30,00
A1004E	Sicurezza Armamento	520,00
A1004F	Piano di attuazione STI (primi interventi)	10,00
Totale	Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge	720,00

- ✓ **9.860,00** milioni di euro quale quota del Fondo indistinto istituito ai sensi dell'art.1 commi 140-142 della legge di Bilancio 2017 per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese ed assegnati a RFI ai sensi del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 luglio 2017 da destinarsi ad opere e 411,40 mln di euro per il pagamento di oneri di ammortamento a seguito di operazioni di attualizzazione dei contributi, fermo restando la possibilità di destinare tali risorse ad ulteriore opere da contrattualizzarsi nei prossimi aggiornamenti contrattuali qualora tale operazioni bancarie non venissero attuate dal Gestore; tali risorse sono state richieste nella misura prevista dall'Aggiornamento 2016 del CdP-I ed allocate dal Gestore secondo la più recente pianificazione delle esigenze che recepisce gli esiti degli approfondimenti progettuali, la definizione della programmazione FSC 2014-2020 e le candidature ai finanziamenti PON 2014-2020;
- ✓ **210,00** milioni di euro recati dall'art.1 comma 591 della Legge di Bilancio 2017 per il finanziamento della nuova linea ferroviaria **Ferrandina-Matera La Martella**, così ripartiti: 10,00 milioni di euro per l'anno 2017 e di 32,00 milioni di euro per l'anno 2018 e 42,00 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2022;
- ✓ **70,00** milioni di euro quale riassegnazione dei fondi, originariamente attribuiti in via programmatica dalla delibera CIPE n. 40/2013 (*"Assegnazione risorse di cui all'articolo 7 -ter del Decreto Legge n. 43/2013, c.d. Emergenze ambientali"*) all'intervento "Circonvallazione di Trento" e defianziati per 55,00 mln di euro nel CdP-I 2012-2016 e per 15,00 mln di euro nell'aggiornamento 2015¹, a copertura dei lotti costruttivi ancora da finanziare del "Tunnel di base del Brennero" così come previsto dal punto 3 della medesima delibera, anche in ragione della contiguità territoriale dei due progetti di investimento;
- ✓ **48,89 mln di euro** trasferiti al Gestore ai sensi dell'art.47 bis comma 6 della legge di conversione n.96 del 21 giugno 2017 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante "disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo" il quale stabilisce: *"Le risorse di cui all'articolo 1, comma 294, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, non attribuite alle imprese ferroviarie ai sensi del secondo periodo del medesimo comma 294 e dell'articolo 11, comma 2-ter, del decreto-legge 25 novembre 2015, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 2016, n. 9, possono essere destinate dal gestore dell'infrastruttura, nei limiti degli stanziamenti esistenti, a investimenti per il miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione del traffico o all'ammodernamento delle locomotive da manovra. Tali risorse saranno inserite nel contratto di programma-parte investimenti tra la società Rete ferroviaria italiana Spa e lo Stato con evidenza degli investimenti a cui sono finalizzate"*. A tal proposito si segnala che le risorse originariamente stanziati per il 2015, pari a 100 mln di euro attualmente riportate nell'Allegato 4c del vigente CdP-Servizi 2016-2021, verranno rettificati nel primo aggiornamento del medesimo contratto.
- ✓ **2.288,82** milioni di euro a valere sul "Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020" di cui alle delibere n.26/2016, n.25/2016 così come finalizzati dalla delibera CIPE n. 54 del 1 dicembre 2016, così ripartiti:

¹ L'assegnazione definitiva delle risorse era subordinata alla presentazione al CIPE del progetto preliminare o definitivo dell'opera entro il 31.12.2014. Tale progettazione non è stata consegnata nei tempi previsti, pertanto nel CdP-I 2012-2016 l'investimento è stato inserito fra le opere in standby, ed i 70 mln sono stati ridotti di 55 mln e nell'aggiornamento 2015 sono stati defianziati anche i rimanenti 15 mln.

- 1.858,40 mln di euro relativi a risorse FSC 2014-2020 nazionali (“Cabina di Regia”) (vedi par.4.5);
 - 430,42 mln di euro relativi a risorse FSC 2014-2020 regionali (“Patti Sud”) (vedi par.4.5).
- ✓ **141,00** milioni di euro derivanti dal “Piano di azione e coesione Complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020” approvato con delibera CIPE 58 del 1 dicembre 2016;

Tab. 4 – Riepilogo progetti finanziati dal programma PAC complementare al PON 2014-2020

		mln euro
Riga CdP	Intervento	Importo
P074	Intervento “Linea veloce Palermo-Catania”	20,00
P174	ACC Bari Lamasinata	25,00
0099	Raddoppio Caserta-Foggia	76,20
0263	Battipaglia-Reggio Calabria: Ponte Petrace e PRG di Giogia Tauro (*)	19,80
Totale		141,00

(*) Finanziamenti non attribuiti al progetto in quanto gli interventi risultano già coperti da altre fonti pertanto il relativo importo è stato appostato sul Fondo Salvaguardia in attesa di chiarimenti da parte dei Ministeri competenti

- ✓ **477,00 milioni di euro** a valere dei programmi PON 2007-2013 e 2014-2020, di cui:
- *451,00 mln di euro* relativi ai “grandi progetti” insistenti sull’itinerario Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo ammessi al finanziamento del nuovo ciclo di programmazione per i quali si è ancora in attesa dell’atto formale di ammissione al finanziamento;
 - *27,00 mln di euro* come saldo netto tra gli interventi considerati ammissibili ai sensi della nota prot. n. 5487 del 31 maggio 2017 con cui l’Autorità di Gestione del PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020 ha preso atto dell’esito positivo delle valutazioni svolte dal “Gruppo di valutazione” e l’importo precedente contrattualizzato nel CdP-I ai sensi del Decreto Dirigenziale Decreto n.10999 30/12/2015.

Tab. 5 – Riepilogo grandi progetti finanziati dal programma PON 2014-2020

		mln euro
Riga CdP	Intervento	Importo
0284	Variante Cancellio-Napoli	77,50
0279	Raddoppio Cancellio-Frasso	91,50
0332	Bari Sud (Bari Centrale Torre a Mare)	147,00
0275	Ferrovie CT-PA Tratta Bicocca - Motta - Catenuova	135,00
Totale		451,00

- ✓ **49,71** milioni di euro di risorse derivanti dal programma CEF 2014-2020; a valle della partecipazione di RFI e BBT alla call 2015 del programma CEF 2014-2020 per il settore Trasporti, il MIT ha sottoscritto con l’INEA (INNOVATION AND NETWORKS EXECUTIVE AGENCY) – Agenzia a ciò delegata dalla Commissione Europea – una serie di “agreement” con i quali vengono assegnati i finanziamenti europei ai sotto indicati progetti:

Tab. 6 – Riepilogo progetti finanziati dal programma CEF 2014-2020

		mln euro	
Riga CdP	Intervento	Importo	Atto
0268	Progettazione del collegamento ferroviario con l’Aeroporto di Venezia	4,00	Agreement n. INEA/CEF/TRAN/M2015/1129966 del 28/10/2016
A2011	ERTMS trackside equipment on Italian sections of the ERTMS Corridors/Core Network Corridors in compliance to the Breakthrough Program	45,71	Agreement n. INEA/CEF/TRAN/M2015/1126337 del 13/10/2016
TOTALE		49,71	

- ✓ **59,29** milioni di euro di risorse derivanti dalla stipula di nuove convenzioni o protocolli di Intesa con gli Enti Locali ed altro.

Tab. 7 – Riepilogo progetti finanziati da EE.LL

				<i>mln euro</i>
Riga CdP	Intervento	Ente	Atto	Importo
A1006	Piano di soppressione Passaggi a Livello	Interventi vari	Varie convenzioni con Enti Locali	9,07
A1013A	Idrogeologia	Regione Emilia Romagna	Protocollo del 26/1/2016 fra RER, ArPC, AIPO e RFI	1,82
0262	Tratta AV/AC Ronchi dei Legionari-Trieste	Regione Friuli Venezia Giulia	Atto aggiuntivo del 31/7/2016 all'Accordo quadro RFI-FVG del 12/12/2003	1,53
0291	Tratta AV/AC Venezia-Ronchi dei Legionari	Regione Friuli Venezia Giulia	Atto aggiuntivo del 31/7/2016 all'Accordo quadro RFI-FVG del 12/12/2003	1,98
I133a	Nodo di Udine (fase)	Regione Friuli Venezia Giulia	Atto aggiuntivo del 31/7/2016 all'Accordo quadro RFI-FVG del 12/12/2003	1,90
1670	Ammodernamento e velocizzazione rete sarda (SCMT e rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia, opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia)	Regione Sardegna	Atto aggiuntivo modificativo alla Convenzione Rep. N.6 del 11/9/2014 per il finanziamento dell'intervento "Arretramento della Stazione di Olbia 1^ Fase"	13,00
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	Regione Friuli Venezia Giulia	Convenzione Regione Friuli Venezia Giulia del 31 luglio 2015	1,77
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia	Regione Piemonte/Liguria		8,80
1953	Nuovo impianto di manutenzione rotabili di Venezia Mestre	Regione Veneto		19,42
TOTALE				59,29

4.3 La neutralizzazione dei definanziamenti di legge

La legge n° 232 dell'11 dicembre 2016 (Legge di Bilancio 2017), sul capitolo di bilancio MEF 7122/PG2, ha previsto, contestualmente allo stanziamento di nuove risorse di competenza pari a 400,00 mln di euro in applicazione a quanto disposto dall'art. 10 comma 1 del c.d. Decreto Fiscale 2016, un definanziamento di 415,00 mln di euro sul medesimo pg.2.

Il Decreto Fiscale 2016 ha destinato le nuove risorse specificatamente a interventi per la *“Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge”*.

Pertanto nel presente contratto le riduzioni di risorse di competenza pari a 415,00 mln di euro sono state allocate a valere sulle risorse già contrattualizzate in precedenti atti e recepite nell'Aggiornamento 2016 del CdP-I nell'ambito del programma di investimento *“Tecnologie per la circolazione - potenziamento tecnologico direttrici e nodi”* e su altri programmi di sviluppo della rete. Si precisa che il suddetto definanziamento non produce effetti sull'avanzamento dei progetti di investimento in quanto attiene a risorse non ancora impegnate con atti negoziali verso terzi.

Il definanziamento è stato successivamente reintegrato con una corrispondente quota delle nuove risorse stanziata dalla Legge di Bilancio 2017 a carico del Fondo istituito ai sensi dell'art. 1 comma 140.

4.4 La riallocazione di finanziamenti già contrattualizzati

Come nei precedenti contratti, per far fronte a fabbisogni improcrastinabili che non hanno trovato idonea copertura e nella logica di perseguire **l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse verso progetti più maturi** si è provveduto a ridestinare le economie registrate su interventi in fase di ultimazione e a "liberare" alcune risorse allocate su progetti con disponibilità residue non sufficienti per avviare alcuna fase funzionale o comunque rinviabili in quanto ritenuti non prioritari.

Nell'ambito del presente aggiornamento contrattuale sono state quindi riallocate, con una operazione a saldo zero, risorse per un importo complessivo di **679,61 milioni di euro**, come di seguito rappresentato:

- 1) una quota delle risorse del programma "Upgrading Nodo di Roma" riga P053 pari a **21,60 mln di euro**, è stata destinata come di seguito indicato:
 - **15,00 milioni di euro** per il "Raddoppio Campoleone-Aprilia", al fine di assicurare completa copertura finanziaria all'investimento ad esito dello stanziamento delle risorse FSC 2014-2020;
 - **6,60 milioni di euro** per il "Raddoppio Lunghezza-Guidonia", al fine di assicurare completa copertura finanziaria all'investimento che era stata ridotta per applicazioni di definanziamenti su fonti nazionali di competenza MEF nell'ambito del CdP-I 2012-2016.
- 2) le risorse a valere del Programma PON 2014-2020 da attribuirsi ai grandi progetti, pari a **450,80 mln di euro**, hanno permesso di liberare risorse per avviare ulteriori fasi dei medesimi interventi, a valle dell'atto formale di ammissione al finanziamento, in particolare:
 - **168,00 milioni di euro** per l'ulteriore fase del "Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)";
 - **148,00 milioni di euro** per l'ulteriore fase "dell'Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino";
 - **134,80 milioni di euro** per l'ulteriore fase "dell'Itinerario Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo";
- 3) risorse per **90,00 milioni di euro** dal programma "Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase" riga P140 a copertura dell' "Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo" riga I153 come da protocollo d'intesa Regione Calabria sottoscritto in data 17 maggio 2017;
- 4) una quota delle risorse del "Fondo di Salvaguardia" pari a **75,43 mln di euro** e le risorse statali liberate per effetto dell'overcopertura derivante dal finanziamento PON pari a **41,78 mln di euro**, è stata rimodulata per neutralizzare le perdite degli interventi cofinanziati dall'UE o da EE.LL. prevalentemente per il reintegro del definanziamento sul "Nuovo Valico del Brennero" per perdite sul programma TEN-T 2007-2013 e per le riduzioni a valere del programma PAC Salvaguardia 2007-2013.

La diminuzione complessiva nell'entità del Fondo di Salvaguardia è pari a **83,09 M€**, in quanto comprende anche la neutralizzazione del definanziamento di -7,14 mln di euro operato sul capitolo 7514 (di pertinenza CdP-Servizi) di cui all'articolo 32 del decreto legge 6 luglio 2011, n.98.

Nel fondo sono state attribuite nuove risorse per circa 39,87 mln di euro derivanti dal programma PON - PAC 2014-2020 ed assegnate da atti normativi ad interventi sulla Battipaglia – Reggio Calabria. L'intervento in oggetto risulta però già coperto finanziariamente per il medesimo importo da altre fonti (PON-PAC 2007-2013) si rimane in attesa di un chiarimento da parte dei Ministeri competenti.

Di seguito viene rappresentata sinteticamente l'evoluzione del Fondo Salvaguardia (riga NA0036):

Tab. 8 – Evoluzione Fondo Salvaguardia dal CdP-I agg. 2016 al CdP-I 2017-2021

		mln di euro
A	Dotazione iniziale F.do Salvaguardia CdP-I agg. 2016	187,87
Utilizzi CdP-I 2017-2021 F.do Salvaguardia		IMPORTO
MEF	Trasferimento risorse a copertura CdP-Servizi	-7,14
UE	Stima perdite TEN 2007-13	-61,21
UE	Nuovo Valico del Brennero	-58,63
UE	Treviglio-Brescia e Nodo di Genova	-1,72
UE	Linee d'Accesso al Brennero	-0,87
EE.LL. e altro	Perdite Pon 2007-2013	-12,08
	Battipaglia Reggio Calabria	-4,56
	altri progetti (0036, 0100, 0115, 0271, 0311, 0320, 0322, 0336, 0344, 0506, 0512, 0634, 0670, 1507, 1814, 1829, 1830, 1832)	-49,59
	altri progetti (0099, 0275, 0279, 0284, 0319, 0321, 0323, 0332, 1056, 0513, 0514)	42,07
EE.LL. e altro	Perdite Por 2007-2013	-2,14
	Nido di Palermo	-1,84
	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	-0,30
B	Totale utilizzi	-82,56
C	Finanziamenti duplicati su Battipaglia-Reggio Calabria	39,87
D	Dotazione finale F.do Salvaguardia CdP-I 2017-2021 (A+B+C+D)	145,18

4.5 Fondo Sviluppo e coesione – periodo di programmazione 2014-2020

L'articolo 1, comma 703 della Legge 23 dicembre 2014, n. 190 (**legge di stabilità 2015**), ha ridefinito le **nuove procedure di programmazione** delle risorse del **Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC)** per il periodo **2014-2020**.

Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 febbraio 2016 ha istituito la c.d. **“Cabina di regia”** (di cui all'articolo 1, comma 703, lettera c), della legge 23 dicembre 2014, n. 190) la quale costituisce, per la programmazione del Fondo sviluppo e coesione 2014-2020, la sede di **confronto** tra lo **Stato**, le **Regioni** e le **Province autonome** di Trento e di Bolzano nonché le **Città metropolitane**, per la definizione dei **piani operativi per ciascuna area tematica nazionale**, recanti:

- l'indicazione dei risultati attesi e delle azioni e dei singoli interventi necessari al loro conseguimento;
- la relativa stima finanziaria;
- i soggetti attuatori a livello nazionale e regionale;
- i tempi di attuazione e le modalità di monitoraggio;

- l'articolazione annuale dei fabbisogni finanziari fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020, in coerenza con l'analoga articolazione dello stanziamento deciso per ogni area tematica nazionale.

I Piani operativi sono successivamente stati presentati al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (**CIPE**) per l'assegnazione degli importi, a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione afferenti alla programmazione 2014-2020, destinati alla realizzazione degli interventi compresi nel Patto ai sensi dell'articolo 1, comma 703 della Legge di Stabilità 2015.

In tale contesto il Governo si è impegnato, tra l'altro, ad attuare progetti infrastrutturali decisivi per connettere il **Mezzogiorno** al resto del Paese, all'Europa, ai mercati internazionali come l'Alta Velocità sugli assi adriatico e tirrenico e sulla Napoli-Bari-Taranto e l'ammodernamento del sistema ferroviario in Sicilia e Sardegna, interventi che rientrando in questo settore strategico hanno l'obiettivo di migliorare la mobilità per lo sviluppo delle imprese e dei territori.

In particolare per il mezzogiorno, che rappresenta un grande potenziale per il rilancio dell'economia e per la crescita del Paese, occorrono programmazione, semplificazione amministrativa, sfolto dei vincoli normativi e regolamentari e attribuzione chiara di responsabilità a ogni amministrazione, al fine di ridurre errori e costi e di mobilitare risorse private per la realizzazione di progetti di interesse generale.

Al fine di definire per ogni Regione del SUD interventi prioritari e trainanti, le azioni da intraprendere per attuarli e gli ostacoli da rimuovere, la tempistica, le reciproche responsabilità, il Governo si è attivato per costruire **16 Patti per il Sud**: uno per ognuna delle 8 Regioni (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna), uno per ognuna delle 8 Città Metropolitane (Napoli, Bari, Reggio Calabria, Messina, Catania, Palermo, Cagliari e Taranto).

I patti mettono insieme risorse già assegnate con precedenti strumenti di programmazione o disponibili, provenienti da POR e PON 2014-2020, Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC), Piani di Azione e Coesione (PAC) e Programmi Ordinari di Convergenza (POC) e consentono di spenderli subito per progetti che le Regioni o le Città metropolitane hanno individuato come "**prioritari**".

A partire dalla seconda metà del 2016 ad oggi sono stati sottoscritti e finalizzati tutti i 16 "Patti Sud".

Il processo di assegnazione delle risorse è stato successivamente definito con la **Deliberazione del Cipe n. 26/2016** relativa alla seduta del 10 agosto 2016, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 267 del 15/11/2016, nella quale sono state allocate per area tematica le risorse FSC 2014-2020 per l'attuazione di interventi da realizzarsi nelle Regioni e nelle Città metropolitane del Mezzogiorno mediante i suddetti appositi Accordi interistituzionali denominati "Patti per il Sud". Le schede allegate ai Patti per il Sud dettagliano gli interventi da finanziare, e fra questi ci sono anche interventi di RFI contrattualizzati nel nuovo CdP-I 2017-2021 come di seguito rappresentato. **Gli interventi inseriti nei Patti Sud dovranno essere oggetto di apposite convenzioni attuative con le regioni/città metropolitane titolari delle risorse previste per la definizione di reciproci impegni ed obblighi e per sancire la piena operatività delle risorse.**

Tab. 9 – Riepilogo progetti finanziati da Fondi FSC 2014-2020 Patti Sud

			<i>mln euro</i>
Regione	Riga CdP	Progetto	Importo
Campania	P212	Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli (Completamento studio di fattibilità e progettazione preliminare)	0,92
	I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno-Mercato S.S.-Avellino-Benevento e della tratta Mercato S.S.-Codola-Sarno	230,00
	P214	Ripristino della linea Benevento-Pietralcina e relativa elettrificazione	20,00
	P214	Studio di Fattibilità per il ripristino a fini turistico-naturali della storica tratta ferroviaria Avellino Rocchetta S. Antonio	1,00
	00138	Stazione di interscambio di Vesuvio Est tra la linea a monte del Vesuvio AV/AC e la Circumvesuviana	35,50
Puglia	I174	Linea ferroviaria Taranto-Brindisi Realizzazione stazione ferroviaria Taranto - Nasisi	22,00
Molise	P141	Potenziamento ed elettrificazione tratta Roccaravindola-Isernia di 15 km	15,00
Sardegna	0313A	S.Gavino-Sassari-Olbia	100,00
Calabria	I107A	Realizzazione dell'Alta Velocità Ferroviaria Salerno – Reggio Calabria (Studio di Fattibilità) e Sistema Integrato Stazione Ferroviaria—Aerostazione di Lamezia Terme (Studio di Fattibilità)	6,00
TOTALE			430,42

Nella medesima seduta CIPE, con delibera n.25, in attuazione dell'art. 1, comma 703, lettere a) e b) della legge n. 190/2014 (legge di stabilità 2015), sono state individuate le Aree tematiche (Infrastrutture, Ambiente, Sviluppo economico e produttivo, Turismo, cultura e valorizzazione delle risorse naturali, Occupazione, inclusione sociale e lotta alla povertà, Istruzione e formazione, Rafforzamento della pubblica amministrazione, Agricoltura) e i relativi obiettivi strategici su cui impiegare la dotazione finanziaria del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC). La delibera riporta altresì le regole di funzionamento del Fondo.

In data 1 dicembre il CIPE con Delibera n.54, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale nel mese di aprile 2017, ha approvato il Piano operativo Infrastrutture del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 di competenza dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (FSC 2014-2020 Cabina di Regia) che prevede investimenti per 11,50 miliardi di euro ed è articolato in sei Assi Tematici di intervento con risorse finanziarie a disposizione per interventi nel **settore ferroviario pari a circa 2 miliardi di euro** (“FSC Cabina di Regia”).

Di seguito il dettaglio degli interventi:

Tab. 10 – Riepilogo progetti finanziati da Fondi FSC 2014-2020 Cabina di Regia

Riga CdP		Intervento	Importo
I153	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria Jonica – Tratta Sibari – Melito Porto Salvo	307,00
A20018	Tecnologie per la circolazione	Potenziamento tecnologico linea a monte del Vesuvio	10,00
P058A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	Adeguamento prestazionale linea Roma-Napoli via Cassino	10,00
P224	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia -	Adeguamento tecnologie linea Roma-Napoli via Formia	10,00
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	Miglioramento accessibilità passante ferroviario di Napoli	5,00
P211	Nodo complesso di Pompei	Nodo complesso di Pompei	30,60
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	Nodo complesso di Salerno Centrale	25,00
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	Adeguamento tecnologie passante ferroviario di Napoli	14,00
P224	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	Potenziamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia (ulteriore fase)	20,00
P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	Upgrade sistemi informazione al pubblico passante di Napoli	7,50
A20018	Tecnologie per la circolazione	Upgrade sistemi di distanziamento linee Campania	2,50
I.940	Nodo di Udine	Nodo ferroviario di Udine (fase)	1,00
I008	Porto di Trieste	Porto di Trieste 2^ fase	17,00
O359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	Potenziamento linea Campoleone-Nettuno 1^ fase	15,00
I.483	Nodo di interscambio di Pigneto	Nodo di interscambio Roma Pigneto (ulteriore fase)	24,00
P129	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova (progettazione)	0,80
P147	Elettificazione Civitanova-Macerata-Albacina	Elettificazione linea Civitanova Macerata Albacina (fase)	39,00
O2978	Nodo di Falconara completamento	Completamento nodo di Falconara (progettazione)	1,00
O1428	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	Variante Termoli-Campomarino-Ripalta	150,00
P176	Terminale Rivalta Scrivia	Potenziamento stazione Rivalta Scrivia (fase)	9,50
O223A	Nodo di Novara 1^ fase	Nodo di Novara - interconnessione tra bretella merci di Vignale-Boschetto e linea FNM Novara-Seregno	7,50
P175	Scalo Torino Orbassano	Piano Regolatore Generale (PRG) di Torino Orbassano	13,00
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	Soppressione passaggi a livello linea Torino-Pinerolo	5,00
P124	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto	Velocizzazione e soppressione passaggi a livello linea Chivasso -Ivrea - Quincinetto	5,00
I172	Variante di Riga	Variante di Riga	49,00
P128	Elettificazione linea Trento-Bassano	Elettificazione linea Trento-Bassano	59,00
I170	Elettificazione Barletta-Canosa	Elettificazione linea Barletta-Canosa	26,00
I003	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia	50,00
P178	Nodo intermodale di Brindisi	Nodo intermodale di Brindisi 1^ fase	25,00
O313A	S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie	Varianti S.Gavino-Sassari-Olbia	74,00
O270	Sistemazione nodo di Catania	Nodo di Catania 1^ fase	235,00
O275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie	Potenziamento Fiumetorto-Lercara 1^ fase	350,00
I162	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	34,00
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena	Potenziamento linea Empoli-Siena	85,00
O334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1^ stralcio	Potenziamento linea Foligno-Perugia-Terontola 1^ fase	32,00
I131	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	Ripristino della linea "dei Bivi" di Venezia Mestre	110,00
TOTALE			1.858,40

4.6 Focus - Programmi per lo sviluppo della rete ferroviaria nelle regioni meridionali (PON – Reti e Mobilità /Piano Azione e Coesione)

Rispetto a quanto rappresentato nel precedente Aggiornamento Contrattuale in cui si faceva riferimento al X Decreto Dirigenziale n° 10999 del 30 dicembre 2015 congiuntamente al Decreto IGRUE n.33 del 5 agosto 2015 e alle Note MIT n°276 del 14 gennaio 2015 si sono registrate delle variazioni al quadro degli interventi finanziati:

- 1) riprogrammazione **Piano di Azione e Coesione di Salvaguardia del MIT** di cui alla nota n.7399 del 28 luglio 2016 per un importo complessivo di 40,12 milioni di euro;
- 2) delibera CIPE n. 58 del 1 dicembre 2016 con cui è stato approvato il **“Piano di azione e coesione Complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020”**;

- 3) nota prot. n. 5487 del 31.05.2017, con cui l’Autorità di Gestione del PON “**Infrastrutture e Reti**” 2014-2020 ha preso atto dell’esito positivo delle valutazioni svolte dal “*Gruppo di valutazione*” ed ha approvato l’elenco delle operazioni ammissibili a finanziamento sul Programma in oggetto;
- 4) Rapporto finale di esecuzione del **Programma Operativo Nazionale “Reti e Mobilità” Obiettivo Convergenza 2007-2013**.

Tab. 11 – Evoluzione paniere progetti PON-FESR 2007-2013

REG.	M. Ingeg. Cat.	DESCRIZIONE INTERVENTO	AGGIORNAMENTO 2016 CDP-I				CDP-I 2017-2021				min €			
			Debito n. 10950 30/11/2015	PON-FESR 07-13	PAC 2007-13	PON-DELA 2007-13	TOTALE	Risorse Fonda d'esecuzione PON FESR 07-13	PAC 07-13	Fras d'atto PON 2014-20	delibera n. 10950 30/11/2015	A.F. PON FESR 07-13	PAC 2007-13	delibera n. 10950 30/11/2015
Puglia	PR01_A	Stadio di Bari (ACC Bari-P.N. e ingresso in variante a Bari C/A)	30,00	22,08	7,92	30,00	19,94	10,06	0,00	2,13	-	-	2,13	
	PR01_B	ACC a PR01 Foggia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	PR01_C	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Puglia: nodo di Bari, tratte Chiusi - Foggia - Barletta - Bari C/A - Lecce e Bari C/A - Taranto - Mesagne	49,25	49,25	-	45,99	45,99	-	3,26	3,26	-	-	-	
	PR01_A	Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della biennale di collegamento (progetto di completamento)	28,45	28,45	-	27,00	27,00	-	1,45	1,45	-	-	-	
	PR01_B	Raddoppio Bari-S. Andrea-Bitonto	120,52	41,12	79,42	120,13	30,12	90,01	0,40	11,00	-	-	10,60	
	AD00A7	SCC Bari-Taranto	27,00	26,12	0,88	24,32	24,32	-	2,68	3,80	-	-	0,88	
	AD00A7	SCC Bari-Foggia	11,12	11,12	-	11,13	11,13	-	0,01	0,01	-	-	-	
	GR1	Collegamento ferroviario del porto di Taranto con la rete nazionale	25,50	0,92	24,58	25,50	0,90	24,60	0,00	0,02	-	-	0,02	
	AD00A	Sistema Comando Mania Tiro (SCMT) Puglia	8,90	8,90	-	8,56	8,56	-	0,34	0,34	-	-	-	
	PR01_A	Quarte-Foggia: raddoppio Quarte - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	35,40	35,40	-	35,53	35,53	-	0,12	0,12	-	-	-	
	PR01A	Interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria a rischio idrogeologico nella Regione Puglia	9,97	9,97	-	8,81	8,81	-	1,16	1,16	-	-	-	
	PR01_C	Ricostruzione binario pari o dispari tratto Ostunova - Trinitapoli della Linea Rotonda - Lecce	40,30	40,30	-	39,67	39,67	-	0,63	0,63	-	-	-	
	PR01_C	Interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria a rischio idrogeologico nella Regione Puglia	41,37	41,37	-	40,90	40,90	-	0,47	0,47	-	-	-	
	GR2	Nodo di Bari-Bari Sud: progettazione (Bari Centrale-Bari Torre a Mare)	-	-	-	7,94	7,94	-	7,94	7,94	-	-	-	
	PR01_C	Lavori di disseminazione binaria e disseminazione associata al binario dispari fra le Stazioni di Bari e Bari Sud della Linea Foggia - Bari	19,66	19,66	-	19,77	19,77	-	0,10	0,10	-	-	-	
Campania	AD00A7	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	67,62	14,38	53,23	67,61	19,37	48,24	0,00	4,99	-	-	5,00	
	PR01_C	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte affluenti	37,12	37,12	-	36,22	36,22	-	0,90	0,90	-	-	-	
	PR01_C	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici nella Regione Campania sulla linea Roma-Napoli (via Caserta) tratta vato	20,10	20,10	-	20,10	20,10	-	-	-	-	-	-	
	AD00A	Interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria a rischio idrogeologico nella Regione Campania	14,74	14,74	-	14,04	14,04	-	0,70	0,70	-	-	-	
	PR01A	Raddoppio Caserta-Rosarno-Tandino	7,61	7,61	-	8,51	8,51	-	0,90	0,90	-	-	-	
	PR01_C	Rapidissimo Benevento-Napoli-Bari	8,50	8,50	-	7,23	7,23	-	1,27	1,27	-	-	-	
	PR01A	Variante Caserta - Napoli	10,50	10,50	-	13,68	13,68	-	3,18	3,18	-	-	-	
	PR01_B	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EM5 - Cernè	125,20	102,18	22,01	125,01	102,08	17,92	4,18	0,10	-	-	4,08	
	AD00A7	SEC nodo di Palermo	9,94	9,94	-	16,00	10,73	5,77	6,06	0,29	-	-	5,77	
	PR01_A	Raddoppio linea Palermo-Messina tratta Fiumorosso - Ognina/Bio	332,99	182,73	150,26	307,84	167,19	140,65	26,13	15,04	-	-	10,69	
Sicilia	AD00A7	SEC Fiumorosso-Messina	14,91	14,91	-	15,66	15,66	-	0,75	0,75	-	-	-	
	PR01_A	Verifica/realizzazione linea Catania-Siracusa tratto Siracusa - Targia	73,65	4,41	69,24	73,39	4,49	68,90	0,25	0,08	-	-	0,34	
	GR2_B	Completamento del raddoppio (Catania Ogina-Catania C/A)	32,09	32,09	-	31,33	31,33	-	0,76	0,76	-	-	-	
	GR2_B	Linea Catania-Palermo: tratta Biscia-Catenanuova: Progettazione	-	-	-	4,41	4,41	-	4,41	4,41	-	-	-	
	AD00A7	SCC Messina-Siracusa	22,00	18,53	3,47	21,72	15,39	6,34	0,28	3,85	-	-	2,13	
	PR01_C	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Sicilia: nodi di Palermo, Messina e Catania, Linea Palermo-Messina e Messina - Siracusa, tratta Trapani - Palermo, Siracusa-Agligento	47,32	47,32	-	48,76	48,76	-	1,45	1,45	-	-	-	
	AD00A	SCMT Sottosistema Terra SICILIA	47,00	46,17	0,83	47,19	46,36	0,83	0,19	0,19	-	-	-	
	PR01_C	Miglioramenti infrastrutturali Linea Messina-Catania-Rosarno	34,90	32,63	2,27	34,88	32,63	2,27	0,02	0,02	-	-	-	
	AD00A	Interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria a rischio idrogeologico nella Regione Sicilia	3,13	2,63	0,50	2,72	2,72	-	0,41	0,09	-	-	0,30	
	GR2A	Adeguamento linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria	195,21	143,61	40,24	190,70	144,86	20,11	25,72	4,52	1,25	-	20,12	14,36
Calabria	GR2A	Adeguamento linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria	-	-	-	20,07	-	20,07	-	-	-	-	20,07	
	PR01_C	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Calabria: tratte Praja Ajeta - Reggio Calabria C/A, Sibari - Reggio Calabria C/A, Nova Siri - Paola e nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni	31,30	31,30	-	34,05	34,05	-	2,75	2,75	-	-	-	
	PR01_C	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici nella linea Battipaglia-Reggio Calabria nella Regione Calabria	35,00	35,00	-	34,21	34,21	-	0,79	0,79	-	-	-	
	PR01_C	Amenotamento infrastrutturale e tecnologico dell'itinerario Gioia Tauro - Taranto - Bari	26,00	25,40	0,60	25,11	24,52	0,60	0,89	0,89	-	-	-	
	GR2A	Messoponte Sibari-Paola (Bivio S.Anna/Arletta): fase prioritaria	148,79	46,71	102,08	146,77	47,11	99,66	2,02	0,40	-	-	2,42	
	AD00A	Interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria a rischio idrogeologico nella Regione Calabria	12,16	10,30	1,86	12,16	9,31	2,85	-	0,89	-	-	0,89	
Oltreoceano	AD00B	Upgrading tecnologico del sistema di protezione Passaggi e Livello nelle Regioni Campania, Sicilia e Puglia	21,94	21,94	-	18,03	18,03	-	3,91	3,91	-	-	-	
	AD00B	Progetto per la definizione di strumenti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria per il trasporto delle merci (FMerc) nel territorio delle Regioni Obiettivo Convergenza (OT)	3,20	3,20	-	3,20	3,20	-	0,00	0,00	-	-	-	
	AD00B	Piattaforma di Scelta Operativa del Rischio Ambientale (SORA) ICT	2,29	2,29	-	2,29	2,29	-	-	-	-	-	-	
	AD00B	Incremento della sicurezza e della regolarità dell'esercizio ferroviario. Incremento dei livelli di sicurezza del traffico merci. Eliminazione dei disagi agli utenti della stessa direttrice e tempi di attesa in corrispondenza dei P.L.	17,12	17,12	-	24,01	24,01	-	6,89	6,89	-	-	-	
	AD00B	Interventi sceltivi spartimentazione e messa in servizio del sistema ASTER RA/MD nelle Regioni Obiettivo Convergenza	2,43	2,43	-	2,43	2,43	-	0,00	0,00	-	-	-	
AD00B	Progetto Wi-Life Station	-	-	-	7,50	-	7,50	-	-	-	-	7,50		
TOTALE			1.856,20	1.856,20	531,81	1.862,07	1.269,95	23,82	568,31	5,87	-	20,12	36,49	

PAC SALVAGUARDIA 2014	MI.F	Miglioramenti infrastrutturali ed eliminazione delle interferenze sbradati sulle linee di Bt Sicilia	35,00
MI.F FESR 07-13 2014	PR01A	Tratta ferroviaria Palermo-Catania	20,00
TOTALE			55,00

35,00
20,00
55,00

35,00
-
50,00

-
20,00
40,12

5. “LA CURA DEL FERRO”

Le risorse finanziarie che verranno contrattualizzate nel nuovo Contratto di Programma consentiranno, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, la prosecuzione della cosiddetta “Cura del Ferro” e delle azioni individuate nel Piano Industriale di RFI 2017-2026.

Sono previsti con il nuovo CdP-I 2017-2021 **13.258,64 milioni di euro** di nuovi avvii così articolati:

		<i>mln di euro</i>
Tabella	Intervento	Nuovi Avvii 2017
A01	Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge	1.958,05
A02	Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	688,06
A03	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	36,00
A04	Valorizzazione delle reti regionali	1.316,94
A05	Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane	885,10
A06	Accessibilità su ferro porti e interporti	219,08
A07	Accessibilità su ferro aeroporti	481,07
A08	Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici	5.013,54
B	Investimenti realizzati per lotti costruttivi	2.660,80
TOTALE		13.258,64

Tab. 12 – Nuovi avvii 2017

5.1 Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge

Nuove forte impulso alla sicurezza, anche per gli effetti del Decreto Fiscale, ulteriori **1.958,05 milioni di euro** per il proseguimento dei programmi degli interventi necessari a contenere i rischi nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, oltre ad interventi per la salvaguardia dell'ambiente e la mitigazione del rumore, per la soppressione dei passaggi a livello e la protezione in sicurezza delle rimanenti interferenze strada-ferrovia, nuove esigenze connesse al Piano sicurezza armamento nonché per l'avvio del nuovo programma di adeguamento a STI.

Tab. 13 – Nuovi avvii “Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di Legge”

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVII CdP-I 2017-2021	art. 1 commi 140-142 L. Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti stato	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	EE, LL e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CdP-I 2017-2021
A01	Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge	33.733,79	6.605,80	1.958,05	1.242,00	700,00	0,00	5,00	0,90	10,86	-0,71	8.563,85
A200A	Sicurezza in galleria	6.000,00	262,28	30,00	30,00							292,28
A200B	Risanamento acustico	8.900,00	352,15	90,00	70,00	20,00						442,15
A200C	Piano Accessibilità terminali viaggiatori	960,00	160,13	165,00	130,00	30,00		5,00				325,13
A200D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	300,00	90,00	30,00	30,00							120,00
A200E	Sicurezza Armamento	1.741,56	817,00	858,00	348,00	510,00						1.175,00
A200F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI)- primi interventi	333,50	0,00	15,00	15,00							15,00
A200G	Soppressione passaggi a livello	7.857,75	1.752,93	159,04	100,00	50,00			6,89	9,04	6,89	1.911,97
A201A	Idrogeologia	2.000,00	449,83	156,82	155,00				-2,28	1,82	2,28	606,85
A201B	Sismica	1.000,00	99,50	50,00	50,00							149,50
A200A	Protezione della marcia del treno	3.000,15	2.376,87	120,19	80,00	40,00			0,19			2.497,06
A200B	Sistemi di rilevamento Termico Boccolo, controllo Squilibrio Carichi verticali	482,39	359,80	25,00	25,00							384,80
A200C	Protezione dei passaggi a livello	1.100,00	191,79	50,00	50,00				-3,91		3,91	241,79
A200D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	220,40	95,52	79,00	44,00	35,00						114,52
A200E	Dismissione contesti di esercizio obsoleti	170,00	110,00	60,00	45,00	15,00						170,00
A200G	Sperimentazione tecnologie innovative per la sicurezza	142,00	42,00	10,00	10,00							52,00
A200H	Sviluppo flotta navale	126,00	6,00	60,00	60,00							66,00

5.2 Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento

Nuove risorse per **688,06 milioni di euro** finalizzate all'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati e obsoleti nonché proseguire l'attrezzaggio della rete con l'ERTMS.

Tab. 14 – Nuovi avvisi “Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento”

Rif. CDP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVII CDP-I 2017-2021	art.1 commi 140-142 L.Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti stato	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	EE.LL e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CDP-I 2017-2021
AVI	Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento	8.986,40	2.188,31	688,06	631,25	0,00	0,00	12,50	43,97	0,00	0,35	2.876,37
A2001B	Tecnologie per la circolazione	5.502,48	1.058,33	453,75	441,25			12,50	-0,34		0,34	1.512,07
A2005	TLC	895,38	480,38	35,00	35,00							515,38
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	533,55	148,55	30,00	30,00				0,00			178,55
A2009	Security	337,66	152,66	15,00	15,00							167,66
A2010	Sistemi informativi	637,76	165,11	58,61	60,00				-1,39		0,00	223,72
A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	1.079,57	183,27	95,71	50,00				45,71			278,98

5.3 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Nuove risorse per **36,00 milioni di euro** per lo sviluppo a fini turistici delle ferrovie minori. La grande importanza da attribuirsi al turismo a supporto dello sviluppo economico nazionale conduce ad identificare un programma specificamente rivolto alla valorizzazione delle linee ferroviarie minori in funzione della fruizione paesaggistica e dell'accessibilità ai siti di maggior interesse sotto il profilo ricettivo in coerenza con il DEF 2017.

Tab. 15 – Nuovi avvisi “Valorizzazione turistica delle ferrovie minori”

Rif. CDP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVII CDP-I 2017-2021	Fondo ex art.1 commi 140-142 L.Bilancio	Decreto Fiscale	Legge di Bilancio 2017 e altre fonti	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	EE.LL e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CDP-I 2017-2021
AVI	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	234,71	18,71	36,00	15,00	0,00	0,00	21,00	0,00	0,00	0,00	54,71
P214	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	234,71	18,71	36,00	15,00			21,00	0,00	0,00	0,00	54,71

5.4 Valorizzazione delle reti regionali

Nuove risorse per **1.316,94 milioni di euro** per la valorizzazione delle reti regionali per dare ulteriore impulso al rilancio del TPL mediante la realizzazione anche degli interventi individuati di concerto con le Regioni nell'ambito del programma FSC 2014-2020. Ulteriori iniziative riguardano il potenziamento tecnologico di linee di bacino al fine di migliorarne l'indice di regolarità e risolvere situazioni puntuali di interferenza tra i flussi di traffico.

Tab. 16 – Nuovi avvisi “Valorizzazione delle reti regionali”

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVII CdP-I 2017-2021	art.1 commi 140-142 L.Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti stato	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	EE,LL e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CdP-I 2017-2021
A04	Valorizzazione delle reti regionali	7.548,56	858,25	1.316,94	695,50	0,00	-29,00	646,00	1,12	4,97	-1,65	2.175,19
	NORD OVEST											
P124	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto (velocizzazione impianti e soppressione PI)	15,00	10,00	5,00	0,00			5,00				15,00
I182	Adeguamento Nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	250,00	0,00	10,00	10,00							10,00
I095	Raddoppio Cremona-Olimeneta	50,00	0,00	1,00	1,00							1,00
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	1.294,76	95,76	24,00	24,00							119,76
A1003	Ammodernamento infrastrutturale - per memoria	0,00	4,36	-4,36	0,00				-5,16	-3,83	4,63	0,00
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo - Ventimiglia	8,80	29,00	-20,20	0,00		-29,00			8,80		8,80
I178A	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1ª fase	340,00	6,00	334,00	334,00							340,00
	NORD EST											
P128	Elettificazione Trento-Bassano	60,00	1,00	59,00	0,00			59,00				60,00
P188	Raddoppio Bolzano-Merano	200,00	0,00	4,00	4,00							4,00
I172	Variante di Riga	150,00	1,00	49,00	0,00			49,00				50,00
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	957,00	69,70	76,00	76,00							145,70
	CENTRO											
P101	Potenziamento infrastrutturale linea Empoli-Siena	177,00	92,00	85,00	0,00			85,00				177,00
P147	Elettificazione Civitanova-Macerata-Albacina	110,00	1,00	39,00	0,00			39,00				40,00
0334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola P. stralido	58,00	26,00	32,00	0,00			32,00				58,00
P210A	Elettificazione linea Rieti-Aquila-Sulmona opere prioritarie	442,00	0,00	16,50	16,50							16,50
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	1.028,00	79,45	80,00	80,00							159,45
	SUD E ISOLE											
P087	Upgrading rete ferroviaria Regione Abruzzo	51,00	31,00	20,00	20,00							51,00
P141	Elettificazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso 1ª fase	30,00	15,00	15,00	0,00			15,00				30,00
I173	Elettificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	230,00	0,00	230,00	0,00			230,00				230,00
I003	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia con tecnologia treno-tram	50,00	0,00	50,00	0,00			50,00				50,00
I170	Elettificazione Barietta-Casosa	26,00	0,00	26,00	0,00			26,00				26,00
I174	Fermata Taranto Nasti	22,00	0,00	22,00	0,00			22,00				22,00
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud	1.767,00	245,98	83,00	83,00				6,53		-6,53	328,98
I162	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	144,00	70,00	74,00	40,00			34,00				144,00
0271A	Velocizzazione Catania-Siracusa	88,00	81,00	7,00	7,00				-0,25		0,25	88,00

5.5 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane

Nuove risorse per **885,10 milioni di euro** per lo sviluppo delle aree metropolitane. Gli avvii più rilevanti si evidenziano nell'area metropolitana di Catania per l'eliminazione dell'interferenza che condiziona l'ampliamento dell'aeroporto di Catania. Prosegue il c.d. "Piano Stazioni" con le iniziative "smart and easy station".

Tab. 17 – Nuovi avvii "Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane"

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016)	Nuovi AVVII CdP-I 2017-2021	art.1 commi 140-142 L.Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti stato	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	EE,LL e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CdP-I 2017-2021
A04	Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane	12.621,15	5.764,30	885,10	519,32	0,00	0,00	357,02	112,69	17,58	-121,41	6.649,40
	AREE METROPOLITANE TORINO											
P046	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	564,50	89,43	18,00	13,00			5,00				107,43
	AREE METROPOLITANE MILANO											
I181	Quadruplicamento Tavarazone-Lodi	160,00	0,00	3,20	3,20							3,20
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	1.267,11	549,61	72,00	72,00						0,00	621,61
	AREE METROPOLITANE GENOVA											
0460	Potenziamento Valtri Brignole	642,40	601,38	41,02	41,02					-1,60	1,60	642,40
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	153,80	3,80	20,00	20,00							23,80
	AREE METROPOLITANE VENEZIA											
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	341,10	98,48	29,42	10,00						19,42	127,90
	AREE METROPOLITANE BOLOGNA											
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	274,40	33,40	25,00	25,00							58,40
	AREE METROPOLITANE FIRENZE											
P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	437,00	103,40	100,00	100,00							203,40
	AREE METROPOLITANE ROMA											
I185	Nodo di Intersezione di Pigneto	78,17	39,26	24,00	0,00			24,00				69,26
0360	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	149,72	143,12	6,60	0,00							149,72
P043	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	1.609,91	744,03	-21,60	0,00							722,43
0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	60,00	30,00	30,00	0,00			15,00				60,00
	AREE METROPOLITANE NAPOLI											
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	710,12	94,32	39,00	0,00			39,00	0,00		0,00	133,32
P211	Nodo complesso di Pompei	33,00	2,40	30,60	0,00			30,60				33,00
P212	Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	0,92	0,00	0,92	0,00				0,92			0,92
	AREE METROPOLITANE CATANIA E MESSINA											
0720	Sistemazione nodo di Catania	861,00	16,61	235,00	0,00			235,00				251,61
0315	Raddoppio Messina-Siracusa 1ª fase	126,66	121,66	5,00	5,00					-0,76	0,76	126,66
	AREE METROPOLITANE BARI											
0349	Sistemazione nodo di Bari	159,61	159,61	-15,00	0,00					-15,00		144,61
0322A	Nodo di Bari: Bari Sud	391,00	391,00	0,00	0,00				154,94		-154,94	391,00
0328B	Nodo di Bari: Bari Nord	633,00	5,36	-3,06	0,00					-3,06		2,30
	AREE METROPOLITANE PALERMO											
0590	Nodo di Palermo	1.152,30	1.152,30	0,00	0,00					-4,18	-1,84	6,02
0396	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castellbuono	938,80	913,80	0,00	0,00					-25,15		25,15
	INTERVENTI DIFFUSI PER IL POTENZIAMENTO DELL'INTERMODALITA'											
P055_A	Piano Stazioni (Innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	1.676,63	471,39	225,00	210,00				7,50	7,50		696,39
P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	200,00	0,00	20,00	20,00							20,00

5.6 Intermodalità: Accessibilità su ferro porti, interporti e aeroporti

Per lo sviluppo dell'integrazione modale sono state destinate nuove risorse per **700,15 milioni di euro** per avviare la fase realizzativa dei nuovi collegamenti con gli aeroporti di Venezia e Genova e per l'ulteriore potenziamento dei collegamenti ai porti e terminali.

Tab. 18 – Nuovi avvii “Accessibilità su ferro porti e interporti”

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVII CdP-I 2017-2021	art.1 commi 140-142 L.Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti stato	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	EE.LL e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CdP-I 2017-2021
A06	Accessibilità su ferro porti e interporti	985,44	156,37	219,08	80,69	0,00	48,89	64,50	25,00	0,00	0,00	375,44
I008	Porto di Trieste	77,00	60,00	17,00				17,00				77,00
P174	Scalo merci Bari Lamasinata	35,00	10,00	25,00					25,00			35,00
P175	Scalo Torino Orbassano	13,00	0,00	13,00				13,00				13,00
P176	Terminale Rivalta Scrivia	9,50	0,00	9,50				9,50				9,50
P178	Nodo intermodale di Brindisi	25,00	0,00	25,00				25,00				25,00
P060	Infrastrutturazione porti e terminali	825,94	86,37	129,58	80,69		48,89					215,94

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVII CdP-I 2017-2021	art.1 commi 140-142 L.Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti stato	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	EE.LL e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CdP-I 2017-2021
A07	Accessibilità su ferro aeroporti	497,57	16,50	481,07	474,20	0,00	0,00	0,30	4,00	1,77	0,30	497,57
P129	Collegamento aeroporto di Genova	69,60	1,60	68,00	67,20			0,80				69,60
Q268	Collegamento aeroporto di Venezia	425,00	14,00	411,00	407,00				4,00			425,00
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	3,37	1,30	2,07						1,77	0,30	3,37

Tab. 19 – Nuovi avvii “Accessibilità su ferro aeroporti”

5.7 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici

Nuove risorse per **5.013,54 milioni di euro** per investimenti di sviluppo delle 13 direttrici così come rappresentate nello SNIT.

Si segnala in particolare il finanziamento del PRG di Tortona, dell'ulteriore fase della Milano-Genova, della fase realizzativa del “Ripristino linea dei Bivi” e della “Giampieri-Fiumefreddo”, della “Lercara-Montemaggiore” e dell'ulteriore lotto del “Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)”.

Proseguono interventi di potenziamento della direttrice adriatica, ionica e tirrenica nord finanziati anche nell'ambito della programmazione FSC 2014-2020.



Tab. 20 – Nuovi avvisi “Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici”

RF/CDP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVII CdP-i 2017-2021	art.1 commi 140-142 L.Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti stato	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	FEII e altre	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CdP-i 2017-2021
ARR	Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici	37.381,27	12.403,21	5.013,54	3.189,20	0,00	210,00	1.182,00	348,72	16,62	66,99	17.590,75
	Direttrice Ligura - Alpi											
0225A	Nodo di Novara 1 ^a fase	91,04	83,54	7,50	0,00			7,50				91,04
0285A	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	100,00	0,00	100,00	100,00							100,00
0133	Velocizzazione linea Milano-Genova	156,00	50,00	50,00	50,00							100,00
0106	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Ligura-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	534,22	454,22	65,00	65,00							519,22
0284	Potenziamento linea Gallarate-Rho	727,70	19,80	3,00	3,00							22,80
	Direttrice Transversale											
0157A	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	103,63	63,63	40,00	40,00							103,63
0222	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	1.259,66	770,84	70,00	70,00							840,84
0325	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona	2.050,00	2.050,00	0,00	0,00				-0,12		0,12	2.050,00
E.5	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona	0,00	0,00	0,30	0,30				0,30			0,30
	Direttrice Verona - Brennero											
0282A	Accesso al Brennero lotto 1 - Forzezza-Ponte Gardena	1.478,00	1.478,00	0,00	0,00				-0,87		0,87	1.478,00
	Direttrice Venezia-Trieste/Udine											
0131	Bipristino linea dei bivi di Venezia Mestre (1 ^a fase)	180,00	5,60	110,00	0,00			110,00				119,60
0291	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari	5.701,30	16,30	1,98	0,00					1,98		18,28
0262	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste	1.745,80	11,80	1,53	0,00					1,53		13,33
1405A	Nuova linea Trieste-Divaca fase 0	35,00	0,00	35,00	35,00							35,00
1940	Nodo di Udine	185,90	50,00	2,90	0,00			1,00		1,90		52,90
0157B	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	101,04	67,60	33,44	33,44							101,04
0223	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	433,10	160,00	35,00	35,00							195,00
	Direttrice centrale e direttrice Tirrenica Nord											
0146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	140,00	1,00	0,00	0,00							1,00
0194	Collegamento diretto merci tra linea Firenze-Pisa e Pisa-Collesalveti via Vada	91,00	0,00	1,82	1,82							1,82
0158A	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico Direttrice centrale e direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	424,98	272,98	127,00	117,00			10,00				399,98
0224	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	2.277,15	367,40	327,07	297,07			30,00				694,47
NA023	Interventi connessi a linea AV/AC Milano - Bologna - per memoria	0,00	1,21	-1,21	0,00					-1,21		
	Direttrice Adriatico-Ionica											
0297B	Nodo di Falconara completamento	66,00	0,00	1,00	0,00			1,00				175,00
0142B	Raddoppio Pescara-Bari completamento (tratte Termini-Lesina)	699,63	549,63	150,00	0,00			150,00				699,63
0100	Raddoppio Bari-Taranto	478,56	478,56	0,00	0,00				1,85		1,85	478,56
0111A	Metaponto-Sibari-Bivù S. Antonello opere prioritarie	154,81	154,81	0,00	0,00				-2,02		2,02	154,81
0153	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo	397,00	0,00	397,00	0,00			307,00			90,00	397,00
0158B	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea Adriatica Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	190,50	130,50	50,00	50,00							180,50
	Trasversali appenniniche centro Italia											
0307A	Roma-Pescara	388,00	14,74	126,00	126,00							140,74
0206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	275,73	13,81	29,00	29,00							42,81
	Direttrice Napoli-Bari											
0284	Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AWAC	813,00	813,00	0,00	0,00				80,68		-80,68	813,00
0255A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasco Telesino	730,00	730,00	0,00	0,00				92,40		-92,40	730,00
0294B	Raddoppio e velocizzazione tratta Frasco Telesino-Vitulano (Benevento)	995,00	366,00	414,00	246,00							790,00
0296B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	670,60	23,80	148,00	0,00						148,00	169,80
0299A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro	263,40	263,40	0,00	0,00				9,41		-9,41	263,40
0272	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli Bari-Lecce/Taranto	429,62	429,62	0,00	0,00				-3,94		3,94	429,62
	Direttrice Salerno-Taranto											
0136	Nuova Linea Ferrandina-Matera-La Martella	255,49	45,49	210,00	0,00		210,00					255,49
0126	Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto	60,00	30,00	20,00	20,00							50,00
1080	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	23,15	23,15	-0,34	0,00					-0,34		22,81
	Direttrice Napoli - Palermo											
0130	Fermete Vesuvio Est Linea e monte del Vesuvio	59,08	0,00	35,50	0,00			35,50				35,50
0163	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	230,00	230,00	0,00	0,00				-4,56		4,56	230,00
0140	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2 ^a fase	100,00	190,00	-90,00	0,00						-90,00	100,00
0107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria -Aerostazione di Lamezia Terme: fasi prioritarie	6.000,00	0,00	6,00	0,00			6,00				6,00
0249	Itinerario Messina-Catania: raddoppio Giampì/Bari-Fiumefreddo	2.300,00	871,90	1.427,80	1.293,00						134,80	2.299,70
0255A	Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie	3.462,45	803,45	910,20	560,00			350,00	139,41		-139,21	1.713,65
0103	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti	60,00	40,00	20,00	20,00							60,00
	Reti Sarda											
0134A	S. Gavino-Sassari-Ortibia fasi prioritarie	225,20	51,20	174,00	0,00			174,00				225,20
1670	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1 ^a fase	32,91	19,91	13,00	0,00						13,00	32,91
	Studi e Fondo Salvaguardia											
NA026	Studi di fattibilità e proiezioni	60,45	16,45	4,97	5,00						-0,03	21,42
	Altro			-0,23	0,00					-0,23		-0,23
NA025	Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e FEI e riutilizzo risorse statali liberate	145,18	187,87	-42,69	-7,14				39,87		-75,43	145,18

5.8 Investimenti realizzati per lotti costruttivi

Nuove risorse per **2.660,80 milioni di euro** per investimenti di sviluppo dei corridoi europei. Con riferimento al Corridoio Reno-Alpi si segnala in particolare il finanziamento del 5° Lotto costruttivo del Terzo Valico dei Giovi; per il Mediterraneo la prosecuzione dei lavori sulla Brescia-Verona e il 5° lotto della galleria di base del Brennero.

Tab. 21 –Nuovi avvisi “Investimenti realizzati per lotti costruttivi”

Rif. CDP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVII CDP-I 2017-2021	art.1 commi 140-142 L. Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti stato	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	EE. LL e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CDP-I 2017-2021
	INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	14.030,07	9.113,15	2.660,80	2.590,80	0,00	70,00	0,00	-58,63	0,00	58,63	11.773,95
	Direttrice Liguri - Alpi											
0343	Terzo Valico dei Giovi: 5° lotto	6.200,00	3.816,56	1.550,00	1.550,00							5.366,56
	Direttrice Transversale											
0363	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona	3.430,07	2.268,07	607,00	607,00							2.875,07
	Direttrice Verona - Brennero											
A004	Nuovo valico del Brennero - quota Italia	4.400,00	3.028,52	503,80	433,80		70,00		-58,63		58,63	3.532,32

Per una vista complessiva dei costi e della evoluzione dei finanziamenti degli investimenti da realizzare con il meccanismo dei “lotti costruttivi” si riporta la seguente tabella:

Tab. 22 – Focus “Tabella B: Opere da realizzare per Lotti costruttivi”

milioni di euro

norma di riferimento	GRANDI OPERE PER LOTTI COSTRUTTIVI	Costo Totale Opere		Delibere CIPE		CdP-I agg.2016	CdP-I 2017-2021			
		n. Delibera	ultima approvazione	Limite di spesa	Risorse	Nuove risorse Legge di Bilancio 2017 e altre fonti	Risorse complessive	Fabbisogno residuo		
LF200	Terzo Valico dei Giovi	6.200,00	2016 n.42	autorizz. 4 ^a lotto	6.200,00	3.816,50	1.550,00	5 ^a lotto	5.366,50	833,50
	Opere propedeutiche e progettazioni pregresse	220,00				220,00			220,00	
	1 ^a lotto costruttivo	500,00				500,00			500,00	
	2 ^a lotto costruttivo	860,00				860,00			860,00	
	3 ^a lotto costruttivo	606,50				606,50			606,50	
	4 ^a lotto costruttivo	1.630,00				1.630,00			1.630,00	
	5 ^a lotto costruttivo	1.550,00					1.550,00		1.550,00	
	6 ^a lotto costruttivo	833,50							0,00	833,50
	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050,00	2010 n.85 2011 n.85	autorizz. 1 ^a e 2 ^a lotto	2.050,00	2.050,00	0,00		2.050,00	0,00
	1 ^a lotto costruttivo	1.131,00				1.131,00			1.131,00	
	2 ^a lotto costruttivo	919,00				919,00			919,00	
	Tunnel di Base del Brennero	4.400,00	2016 n.17	autorizz. 4 ^a lotto	4.400,00	3.028,52	503,80	5 ^a lotto	3.532,32	867,68
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse	260,00				260,00			260,00		
1 ^a lotto costruttivo	280,00				280,00			280,00		
2 ^a lotto costruttivo	297,26				297,26			297,26		
3 ^a lotto costruttivo	920,02				920,02			920,02		
4 ^a lotto costruttivo	1.250,00				1.250,00			1.250,00		
5 ^a lotto costruttivo	455,00				21,20	433,80		455,00		
6 ^a lotto costruttivo	937,72				0,04	70,00		70,04	867,68	
TOTALE	12.650,00					8.895,02	2.053,80	10.948,82	1.701,18	

norma di riferimento	GRANDI OPERE PER LOTTI COSTRUTTIVI	Costo Totale Opere		Delibere CIPE/ordinanze		CdP-I agg.2016	CdP-I 2017-2021			
		n. Delibera	ultima approvazione	Limite di spesa	Risorse	Nuove risorse Legge di Bilancio 2017 e altre fonti	Risorse complessive	Fabbisogno residuo		
LS 2014	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona	3.430,00	2003 n.120	progettazione preliminare	3.430,00	2.268,00	607,00		2.875,00	555,00
	1 ^a lotto funzionale Brescia Est-Verona: 1 ^a lotto costruttivo	1.892,00				1.892,00			1.892,00	
	1 ^a lotto funzionale Brescia Est-Verona: 2 ^a lotto costruttivo	607,00				0,00	607,00		607,00	
	Nodo di Verona Ovest	376,00				376,00			376,00	
	2 ^a Lotto Funzionale: Quadruplicamento in uscita da Brescia	555,00				0,00			0,00	555,00
	Linea AV/AC Verona-Padova: 1 ^o lotto funzionale Verona-bivio Vicenza	3.140,00	2006 n.94	progettazione preliminare	4.483,00	1.364,00	0,00		1.364,00	1776,00
	1 ^a lotto costruttivo	984,00				984,00			984,00	0,00
	Nodo di Verona est	380,00				380,00			380,00	0,00
	Altri lotti da finanziare	1.776,00							0,00	1.776,00
	Linea AV/AC Verona-Padova: 2 ^o lotto funzionale attraversamento di Vicenza	805,00				150,00	0,00		150,00	655,00
	1 ^a lotto costruttivo	150,00				150,00			150,00	0,00
	Altri lotti da finanziare	655,00							0,00	655,00
Linea AV/AC Verona-Padova: 3 ^o lotto funzionale Vicenza - Padova	1.316,00								1.316,00	
Raddoppio Apice-Orsara	2.315,00	ordinanza n.27/2016	progettazione preliminare		923,00			923,00	1.392,00	
1 ^a lotto funzionale: tratta Apice-Ispina	923,00							923,00		
1 ^a lotto funzionale: tratta Ispina-Orsara	1.392,00								1.392,00	
TOTALE	11.006,00					4.705,00	607,00	5.312,00	5.694,00	

6. FOCUS PROJECT REVIEW

Linea Venezia-Trieste

I progetti “Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste: tratta Venezia – Ronchi dei Legionari” e “Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste”, inclusi nell’aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, hanno un costo complessivo di oltre 7 miliardi di Euro e sono attualmente privi di copertura finanziaria per la realizzazione delle opere.

Rfi ha studiato una soluzione di “velocizzazione” dell’attuale linea, basata su poche varianti di tracciato ed una modernizzazione tecnologica dell’intera linea, del costo stimato pari a 1,8 miliardi di Euro e atti a permettere l’eliminazione di punti singolari e tratte che condizionano il livello prestazionale complessivo della linea, con realizzazione per fasi.

Inoltre, saranno installati sistemi tecnologici di ultima generazione per la gestione e il controllo in sicurezza del traffico ferroviario, che permetteranno di migliorare le prestazioni delle imprese ferroviarie di trasporto.

Nel dettaglio, gli interventi sono così suddivisi:

- soppressione 18 passaggi a livello in Veneto
- soppressione 7 passaggi a livello in Friuli Venezia Giulia
- variante di Portogruaro
- variante di Latisana di estesa pari a 4 km incluso nuovo ponte sul Tagliamento
- variante Ponte Isonzo
- variante Ronchi-Aurisina (20 chilometri)
- adeguamenti tecnologici
- interventi infrastrutturali per incrementare il carico massimo assiale della linea, a favore del traffico merci

Detti interventi, consentiranno velocità di 200km/h con tempi di percorrenza di 65’ sulla relazione Venezia – Trieste (contro una spesa di 7,5 miliardi di euro e tempi di percorrenza di 55’).

Il progetto “Potenziamento Venezia – Trieste” è incluso nel Contratto di Programma fra RFI e il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, con un costo complessivo di 1.800 milioni Euro, dei quali 150 milioni di Euro disponibili per la progettazione degli interventi e la realizzazione di una prima fase degli stessi.

Asse Roma – Reggio Calabria

Con il coordinamento della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è in corso di elaborazione una project review per il potenziamento delle principali relazioni dell’Italia meridionale, fra cui l’itinerario Roma – Reggio Calabria. Tale studio prende in considerazione e confronta soluzioni alternative, incluse quelle proposte da RFI e già inserite nel CdP-I, con l’obiettivo

di favorire lo sviluppo economico delle aree attraversate, minimizzando l'impatto ambientale e con tempi di percorrenza inferiori rispetto agli attuali (5h 12') a costi minori.

Allo stato attuale è in corso un primo studio MIT-RFI per definire scenari e alternative per la definizione delle migliori soluzioni per il progetto di corridoio.

Ad oggi sono stati definiti n.6 scenari con costi stimati da un massimo di 25 Miliardi di Euro, con tempi di percorrenza pari a circa 3 ore e mezza, ad un minimo di 6 Miliardi di Euro, con tempi di percorrenza pari a circa 4 ore.

A valle di questa attività sarà redatto un progetto di fattibilità per la scelta dello scenario ottimale.

7. APPENDICI

- Appendice 1:** Relazione sul progetto d'investimento Raddoppio Voltri-Brignole
- Appendice 2:** Dettaglio Delibere CIPE per intervento
- Appendice 3:** Relazione finanziaria Investimenti compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche
- Appendice 4:** Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2017-2021
- Appendice 5:** Schede interventi CdP-I agg. 2017 – 2021
- Appendice 6:** CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale
- Appendice 7:** CdP-I: evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento
- Appendice 8:** Relazione interventi finanziati dall'art. 7-ter del DL n. 43/2013
- Appendice 9:** Metodologia di calcolo indicatori di misurazione di risultato ex art.8 CdP-I 2017-2021
- Appendice 10:** CdP-I 2017-2021: ripartizione territoriale

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2021

PARTE INVESTIMENTI

Appendice n.1

alla Relazione Informativa

“Relazione sul progetto d’investimento Raddoppio Voltri-Brignole”

POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE VOLTRI-BRIGNOLE
INSERIMENTO DELLA STAZIONE DI GENOVA PIAZZA PRINCIPE IN ACC-M RELAZIONE
INFORMATIVA PER IL MIT
DIREZIONE GENERALE
PER IL TRASPORTO E LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

A. Presentazione in sintesi del Progetto Voltri Brignole

Il progetto “Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole” (di seguito Nodo di Genova) i cui lavori sono attualmente in corso di esecuzione, è parte del Progetto prioritario 24 “Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa”.

L’investimento Nodo di Genova, persegue i seguenti obiettivi:

- il potenziamento e la riorganizzazione dell’offerta di trasporto Regionale e Metropolitano, in particolare lungo la fascia costiera e la Val Polcevera; con il nuovo assetto sarà possibile realizzare la separazione dei flussi di traffico del sistema ferroviario metropolitano da quelli a lungo percorso (passeggeri/merci), in particolare lungo l’asse costiero (da levante a ponente), assicurando un servizio ad alta frequenza;
- il potenziamento del servizio di trasporto merci finalizzato in particolare ai collegamenti internazionali, all’intermodalità ed al supporto dei traffici marittimi prevalentemente diretti a nord, verso le aree centro padane ed i valichi alpini.

In estrema sintesi la realizzazione del progetto consentirà, nella configurazione definitiva assentita dal CIPE nel 2006, di quadruplicare i binari lungo la direttrice costiera da Genova Voltri a Genova Sampiedarena tramite il prolungamento dell’esistente “Bretella “ di Voltri (*area 01 Voltri-Pegli* , *area 02 prolungamento Bretella*, *area 03 Sampiedarena*) , di sestuplicarli (*area 04 Principe-Brignole*) tra le stazioni di Genova Piazza Principe e Genova Brignole.





Inoltre è previsto il riassetto degli impianti di stazione di Genova Brignole , Genova Terralba, Genova Voltri e Genova Sampierdarena nonché i necessari adeguamenti tecnologici al fine di ottimizzare gli impianti per la fluidificazione dei traffici e la realizzazione di nuovi impianti di sicurezza e controllo con Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACC- M).

Si descrivono di seguito gli aggiornamenti più significativi del Progetto.

B. Ricostruzione iter approvativo dell'opera

Rispetto alle approvazioni del CIPE il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo** - tra la stima riportata nel Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 79/2003;
- coperture finanziarie** - tra l'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 85/2006;

A mero titolo ricognitivo, si illustra l'evoluzione dell'iter approvativo dell'opera e si riporta di seguito una tabella riepilogativa dello stesso e dei valori economici (importi in M€):

Categorie progetto	Iter Procedurale							Valori Economici				
	I' Elaborate				II' Elaborate			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 del PI 2015-2016 (c)	Risorse agg. 2016 del PI 2015-2016 (d)
	Data di trammissione al MIT	Ad. vita transmissa	Approv. PI CIPE	Successo vs varianti solari	Data di trammissione al MIT	Ad. vita transmissa	Approv. PI CIPE					
Linea Genova (Rinascimento e Voltri-Segno)	29/03/06	II	n. 79 del 29/03/2003		29/03/06	II	n. 85 del 29/03/2006	n. 79 del 29/03/2003	622,4	622,4	622,4	622,4

In data 29.03.2006 con delibera n. 85 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo dell'investimento con un limite di spesa e coperture finanziarie pari a 622,4 M€.

Successivamente all'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, si è prospettata la possibilità di sviluppare impianti di sicurezza sulla base di una configurazione architettuale innovativa e vantaggiosa per la gestione del Nodo di Genova che consentirà, nell'assetto finale, il controllo del traffico in sicurezza da un unico Posto Centrale.

Da qui l'esigenza di separare, dal progetto originariamente approvato, la parte relativa agli impianti di sicurezza e segnalamento da sviluppare alla luce della suddetta architettura tecnologica innovativa, per farne oggetto di un successivo appalto separato.

Inoltre, il protrarsi dei tempi di progettazione, finanziamento e realizzazione a cura di Autostrade per l'Italia del nuovo accesso viario al Porto di Voltri, condizionante l'avvio del



PRG definitivo di detta stazione, ha reso necessaria l'individuazione di una prima fase funzionale, realizzabile su aree nella disponibilità di RFI o comunque non soggette all'interferenza in questione, che consentirà di attivare il quadruplicamento Voltri-Sampierdarena in pendenza del completamento del PRG di Voltri.

Sulla base degli elementi predetti nella seduta del 27 marzo 2008, il CIPE ha autorizzato le modalità di affidamento delle opere e la suddivisione del progetto in tre distinti appalti :

- appalto 1: opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici tradizionali per l'intero intervento, compresa la prima fase funzionale di Voltri;
- appalto 2: tecnologie innovative per l'intero intervento;
- appalto 3: opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici tradizionali per la messa a piano regolatore generale definitiva di Voltri.

A seguito di una serie di atti normativi intervenuti fra il 2010 e il 2011 si è determinata una riduzione di risorse sul capitolo del Bilancio MEF 7122 dedicato agli investimenti di RFI per la rete convenzionale. Come da indicazioni del CIPE con Delibera n° 10/2009 per l'allocazione del definanziamento sono stati prioritariamente considerati gli investimenti per i quali le risorse non risultavano ancora impegnate con atti negoziali con terzi. In considerazione della nota interferenza rappresentata dal viadotto di connessione tra l'autostrada A10 e il Porto di Voltri è stata pertanto valutata la fasizzazione degli interventi di potenziamento degli impianti nell'Area 01 Voltri – Pegli. Nel caso specifico il definanziamento ha interessato le opere relative al PRG di Voltri in configurazione definitiva, realizzabili solo a valle della risoluzione della suddetta interferenza.

Tale definanziamento è stato recepito nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti - su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012 – che ha confermato il costo a vita intera del progetto pari a 622,4 M€ mentre le coperture finanziarie sono state ridotte di 41 M€ passando a 581,4 M€.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 642,4 M€ per l'estensione del perimetro del progetto alle opere necessarie all'inserimento della stazione di Genova Piazza Principe nell'ACC-M di Nodo, valutata la sinergia che tale nuova configurazione progettuale determina nello sviluppo della componente tecnologica dell'investimento. Le coperture finanziarie sono state confermate in 581,4 M€.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, è stato confermato il costo dell'investimento indicato nel CdP-I 2012-2016 per un valore pari a 642,4 M€ e sono state assegnate risorse pari a 20,0 M€ a copertura degli interventi di inserimento della



stazione di Genova Piazza Principe nell'ACC-M di Nodo, portando la dotazione finanziaria complessiva a 601,4 M€.

Le risorse finanziarie, per l'importo complessivo di 601,4 M€, assicurano pertanto la realizzazione delle opere di prima fase del PRG di Voltri, del potenziamento del fascio merci di Voltri Mare , gli interventi previsti nelle aree 02-03-04 del Nodo nonché gli interventi tecnologici (ACCM) nella stazione di Genova Principe.

Il fabbisogno residuo di 41 M€, la cui copertura finanziaria è assicurata con il nuovo CdP-I 2017-2021, è riferito alle opere relative alla sistemazione definitiva del PRG di Voltri .

C. Aggiornamento Interventi - Genova Piazza Principe in ACC-M – In fase progettuale

Successivamente all'approvazione del progetto da parte del CIPE , è emersa l'opportunità di realizzare, a Genova Piazza Principe, un nuovo apparato Apparato Centrale Computerizzato in grado di rispondere alle crescenti esigenze di gestione della circolazione ferroviaria e agli sviluppi del traffico correlati al previsto sestuplicamento tra le stazioni di Genova Principe-Brignole.

Nell'ambito del presente Progetto è stato quindi inserito il rifacimento dell'apparato di circolazione di Genova P.P, quale Posto Periferico dell'ACC-M del Nodo con gestione in remoto della circolazione nel Posto Centrale di Genova Teglia.

A regime, contestualmente all'attivazione del nuovo apparato, si potrà realizzare una sostanziale semplificazione dell'armamento, in linea con le direttive aziendali relative ad un right-sizing, e una velocizzazione degli itinerari galleria Granarolo-galleria Traversata Nuova. Gli interventi trovano copertura finanziaria nelle risorse pari a 20 M€ previste nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015.

Allo stato attuale deve essere avviato il PD delle opere previste (OOCC, ARM, TE, IS TLC) da sottoporre all'esame del CIPE come prescritto dalla delibera 112/2015 in quanto le opere rappresentano un incremento di perimetro rispetto al PD.



D. Risposte ai quesiti CIPE

punto 9-1 – “Se è confermata la realizzazione dell’intervento mediante tre appalti separati approvato con Delibera CIPE 26/2008 del 27 marzo 2008”

La delibera CIPE in questione ha deliberato che:

- il costo complessivo dell’intervento, quantificato nella delibera di approvazione del progetto definitivo in 622,4 milioni di euro, rimane invariato;
- l’intero progetto è suddiviso nei seguenti tre appalti :
 - appalto 1: opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici tradizionali per l’intero intervento, compresa la prima fase funzionale di Voltri;
 - appalto 2: tecnologie innovative per l’intero intervento;
 - appalto 3: opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici tradizionali per la messa a *piano regolatore generale* definitiva di Voltri;
- il quadro economico sintetico dei suddetti appalti è il seguente:

importi in milioni di euro

voci		appalto 1	appalto 2	appalto 3	totale
opere e lavori in appalto	opere civili	203,0		21,5	224,5
	sovrastruttura ferroviaria	24,0		6,6	30,6
	impianti tecnologici	59,8	50,1	13,2	123,1
materiali forniti dal committente		20,3		5,5	25,8
acquisizione aree		18,5		13,5	32,0
totale valutazione tecnica		325,6	50,1	60,3	436,0
servizi di ingegneria e supervisione/direzione lavori		31,1	4,4	4,2	39,7
costi interni a RFI		10,0	1,8	1,7	13,5
somme a disposizione della stazione appaltante, adeguamento monetario e rischi di investimento		86,1	17,3	17,6	121,0
spese generali del committente		9,0	1,5	1,7	12,2
totale altri costi		136,2	25,0	25,2	186,4
totale generale		461,8	75,1	85,5	622,4

A seguito della diversa fasizzazione delle attività costruttive derivanti dall’avvio della prima fase del Potenziamento dello scalo di Genova Voltri Mare, l’appalto 3 viene rimodulato negli appalti 3a-3b-3c rimanendo comunque immutato il costo previsto dal CIPE.

Si riportano tali aggiornamenti nel prospetto di seguito riportato:



importi in milioni di euro

	appalto 1	appalto 2	appalto 3			
	opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici tradizionali per l'intero intervento, compresa la prima fase funzionale di Voltri	tecnologie innovative per l'intero intervento	opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici tradizionali per la messa a piano regolatore generale definitiva di Voltri			
			appalto 3a	appalto 3b	appalto 3c	
			Opere civili, sovrastruttura ferroviaria della prima fase di Potenziamento dello scalo di Genova Voltri Mare	Adeguamento tecnologico conseguente alle opere di Prima fase di Potenziamento dello scalo di Genova Voltri Mare	opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici tradizionali per la messa a piano regolatore generale definitiva di Voltri	
			40,4	4,1	41,0	totale generale
Costi	461,8	75,1	85,5			622,4

punto 9-2 – “Nell’ambito di quale dei tre appalti è intervenuto l’incremento di costo”:

La variazione di costo di 20 M€, recepito nel Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, è relativo ad un modifica di perimetro degli interventi approvati dal CIPE con delibera 85/2006 e consiste nelle opere necessarie all’inserimento della stazione di Genova Piazza Principe nell'ACC-M di Nodo.

Le coperture finanziarie sono state reperite nell’ambito dell’Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015.

punto 9-3 – “Come e quando è intervenuto il definanziamento del progetto..”

Con l’aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012. A seguito di una serie di atti normativi intervenuti fra il 2010 e il 2011, che hanno determinato una riduzione di risorse sul capitolo del Bilancio MEF 7122 dedicato agli investimenti di RFI per la rete convenzionale, le coperture finanziarie dell’investimento sono state ridotte di 41 M€ e sono passate a 581,0 M€.

Come da indicazioni del CIPE con Delibera n° 10/2009, sono stati prioritariamente considerati gli investimenti per i quali le risorse a carico del capitolo non risultavano ancora impegnate con atti negoziali con terzi (PRG Definitivo di Voltri - Appalto 3c).

Gli interventi finanziati assicurano comunque la realizzazione del potenziamento dello scalo di Voltri Mare in prima fase di cui alla nota RFI-DIN-DINO.GE n° 441 del 25/11/16.



punto 9-4 – “Come si coordinano i vari appalti tra le fasi realizzative”

Con l’approvazione del progetto da parte del CIPE con delibera 26/2008 la realizzazione dell’opera è caratterizzata da due fasi ben distinte.

1a fase realizzativa: tramite gli appalti 1 e 2

2a fase realizzativa tramite l’appalto 3

Con l’aggiornamento degli interventi derivanti dall’avvio della prima fase del Potenziamento dello scalo di Genova Voltri Mare la realizzazione dell’opera si articola secondo il prospetto di seguito riportato:

1a fase realizzativa: tramite gli appalti 1, 2, 3a e 3b

2a fase realizzativa: tramite l’appalto 3c

fasi	Appalti	Intervento	Stato attuazione	Copertura finanziaria
1^ fase	Appalti 1-2	Potenziamento Voltri-Brignole	In realizzazione	Finanziato
	Appalti 3a-3b	1^ fase fascio merci Voltri Mare	PD ultimata da avviare gara	Finanziato
2^fase	Appalto 3c	PRG Voltri definitivo	Rivisitazione PD CIPE da avviare	Da finanziare Con il nuovo CdP 2017-2021

punto 10 - sottoporre con urgenza all’esame del CIPE il PD approvato che risulta carente di copertura finanziaria

Gli interventi che risultavano essere privi di copertura finanziaria (41M€), le cui risorse sono assicurate con il nuovo CdP 2017-2021, riguardano le opere previste dal PD del “PRG di Genova Voltri in configurazione definitiva” approvato dal CIPE, il cui avvio è condizionato dalla criticità rappresentata dall’interferenza del viadotto autostradale di accesso al Porto.

Rientrano nel perimetro dell’appalto 3 c le seguenti opere:

1. nuova stazione di Genova Voltri con annesso sovrappasso pedonale che consente l’accesso ai marciapiedi dalle aree esterne urbane e parcheggio di interscambio;
2. nuovi marciapiedi di attestamento per i treni a servizio metropolitano e per la lunga percorrenza;
3. nuova fermata di Palmaro con relativo marciapiede ;
4. modifiche di tracciato della linea Genova-Ventimiglia;
5. completamento del fascio merci di Voltri Mare (7 binari modulo 750 m); adeguamenti tecnologici.

Contratto di Programma

2017 – 2021

parte Investimenti

APPENDICE N. 2
alla Relazione Informativa

“Dettaglio Delibere CIPE per intervento”

“Dettaglio Delibere CIPE per progetto”

CUP	NPP	RIGA	TITOLO PROGETTO	DELIBERE CIPE			TIPOLOGIA DELIBERE				NOTE
				NL	ANNO	TITOLO	APPROVAZIONE PROGETTUALE	ASSEGNAZIONE RISORSE	VINCOLO ESPROPRIO/RINNOVO	RACCOMANDAZIONI	
I41J05000020005	0293	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	89	20/12/2004	1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO	x				
I41J05000020005	0293	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	71	31/07/2009	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L.443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO - APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
I41J05000020005	0293	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	44	29/04/2015	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO - AUTORIZZAZIONE DEL 3° LOTTO COSTRUTTIVO.		x			5/2013 (ricusata dalla CC)
I41J05000020005	0293	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	22	08/05/2009	1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO				x	
I41J05000020005	0293	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	83	18/11/2010	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO AUTORIZZAZIONE AVVIO REALIZZAZIONE PER LOTTI COSTRUTTIVI			x		
I41J05000020005	0293	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	28	31/05/2013	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO. ASSEGNAZIONE, AUTORIZZAZIONE DEL 2° LOTTO COSTRUTTIVO E INDIVIDUAZIONE BENEFICIARIO DEI FONDI		x			
J51H03000170001	0268	0268_A	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia	69	27/05/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO MARCO POLO DI VENEZIA	x				
J31H03000530001	0267	0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	82	20/12/2004	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRANSFRONTALIERO ARCISATE-STABIO: TRATTA ARCISATE-CONFINE DI STATO	x				
J31H03000530001	0267	0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	7	31/01/2008	1° PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001) SISTEMA LINEE DI ACCESSO GOTTARDO - NUOVO COLLEGAMENTO ARCISATE-STABIO. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO (CUP J31H03000530001)	x				44/2014 (ricusata dalla CC)
J31H03000530001	0267	0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	61	06/08/2015	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001) NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO ARCISATE-STABIO. REITERAZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO AGGIORNATO	x		x		
J31H03000210008	0277	0277_A 0277_B	Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo-Seregno)	150	02/12/2005	1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) POTENZIAMENTO DELLA LINEA SEREGNO-BERGAMO	x				
J11H03000030008	0241	0241_A 0241_B	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	119	03/08/2005	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO NODO URBANO DI TORINO LINEA FERROVIARIA TORINO BUSSOLENO E CINTURA MERCI	x				
J31H96000070008	0049	0049_A 0049_B	Raddoppio Milano-Mortara (tratta Albairate/Vermezzo - Parona)	76	29/03/2006	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) - RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA MILANO-MORTARA, TRATTA CASCINA BRUCIATA-PARONA LOMELLINA	x				
J31J05000010001	0294	0294_A 0294_B	Potenziamento linea Gallarate-Rho	65	27/05/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): POTENZIAMENTO LINEA RHO-ARONA- TRATTA RHO-GALLARATE	x				33/2010 (annullata dal TAR)
J31J05000010001	0294	0294_A 0294_B	Potenziamento linea Gallarate-Rho (tratta Rho-Parabiago)	33	13/05/2010	1° PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA. TRATTA RHO-GALLARATE. PRIMO LOTTO FUNZIONALE RHO-PARABIAGO. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO E FINANZIAMENTO.	x	x			
J94F04000020001	0292	0292_A	Quadruplicamento Forzezza-Verona (Brennero): lotto 1	82	18/11/2010	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L.443/2001). ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA. ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO. QUADRUPPLICAMENTO LINEA FORTEZZA-VERONA. LOTTO 1 FORTEZZA-PONTE GARDENA. APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE	x				
J94F04000020001	0292	0292_A	Quadruplicamento Forzezza-Verona (Brennero) sottolotto 1: fluidificazione del traffico	6	18/02/2013	P.I.S. (L. N. 443/2001) ASSE FERROV. MONACO-VERONA ACCESSO SUD A GALLERIA BRENNERO. QUADRUPPL. LINEA FORTEZZA-VERONA. LOTTO 1 FORTEZZA-PONTE GARDENA SOTTOLOTTO FUNZ.le FLUIDIFICAZ. TRAFFICO ED INTERCONN. CON LINEA ESISTENTE. APPROVAZ. PROGETTO DEFINITIVO	x				
J61H03000100001	0263	0263	Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia - Reggio Calabria.	11	08/03/2013	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). INTERVENTI DI ADEGUAMENTO TECNOLOGICO E INFRASTRUTTURALE PER L'INCREMENTO DELLE PRESTAZIONI E DELL'AFFIDABILITA' DELLA LINEA BATTIPAGLIA - REGGIO CALABRIA. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
J81H02000000001	0276	0276A	Linea Pontremolese: 1° Fase Tratta Parma - Vicoforte	128	11/12/2012	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). COLLEGAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA ORTE FALCONARA CON LA LINEA FERROVIARIA ADRIATICA. NODO DI FALCONARA - 1° LOTTO FUNZIONALE. PRESA D'ATTO DELLA RIMODULAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO		x			
J81H02000000001	0276	0276A	Linea Pontremolese: 1° Fase Tratta Parma - Vicoforte	19	08/05/2009	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (443/2001) COMPLETAMENTO DEL RADDOPPIO DELLE LINEE FERROVIARIE PARMA- LA SPEZIA - PROGETTO PRELIMINARE	x	x			136/2007 (ricusata dalla CC)
J81H02000000001	0276	0276_B	Linea Pontremolese: completamente raddoppi	19	08/05/2009	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (443/2001) COMPLETAMENTO DEL RADDOPPIO DELLE LINEE FERROVIARIE PARMA- LA SPEZIA - PROGETTO PRELIMINARE	x	x			
J71H02000110008	0240	0240_A 0240_B	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	79	29/09/2003	PRIMO PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) - POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE TRATTA FERROVIARIA GENOVA VOLTRI - GENOVA BRIGNOLE	x				
J71H02000110008	0240	0240_A 0240_B	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	85	29/03/2006	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE - NODO DI GENOVA: POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE GENOVA VOLTRI - GENOVA BRIGNOLE	x				
J71H02000110008	0240	0240_A 0240_B	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	26	27/03/2008	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) NODO DI GENOVA: POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE GENOVA VOLTRI-GENOVA BRIGNOLE (CUP J71H2000110008)			x		1.1 E' autorizzata la variazione delle modalità di affidamento e di realizzazione del progetto ferroviario "potenziamento infrastrutturale Genova Voltri - Genova Brignole" coerentemente a quanto riportato nella precedente "presa d'atto" 1.2. Restano confermate le determinazioni adottate con la delibera n. 86/2006, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del sopra riportato intervento, che non siano in contrasto con la presente delibera.
J71H02000110008	0240	0240_A 0240_B	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	38	19/07/2013	1° PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. N. 443/2001). NODO DI GENOVA: POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE GENOVA VOLTRI - GENOVA BRIGNOLE PROROGA DELLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA'			x		
J71J04000000008	0289	0289_A 0289_B	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)	91	29/07/2005	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA GENOVA-VENTIMIGLIA-TRATTA FINALE LIGURE-ANDORA	x				

CUP	NPP	RIGA	TITOLO PROGETTO	DELIBERE CIPE			TIPOLOGIA DELIBERE				NOTE
				N.	ANNO	TITOLO	APPROVAZIONE PROGETTUALE	ASSEGNAZIONE RISORSE	VINCOLO ESPROPRIO/RINNOVO	RACCOMANDAZIONI	
J61H9400000011	0284	0284	Interventi sulla linea Cancellò-Napoli per integrazione con la linea AV/AC	2	18/02/2013	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001): ITINERARIO NAPOLI - BARI. 1° TRATTA: VARIANTE ALLA LINEA NAPOLI - CANCELLO APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE.	x				
J61H9400000011	0284	0284	Interventi sulla linea Cancellò-Napoli per integrazione con la linea AV/AC	ordinanza commissari o n. 21	16/05/2016	Asse Ferroviario Napoli - Bari. Itinerario Napoli - Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli - Cancellò (CUP J61H9400000011) Approvazione progetto definitivo	x				
J61H9400000011	0284	0284	Interventi sulla linea Cancellò-Napoli per integrazione con la linea AV/AC	ordinanza commissari o n. 6	25/03/2015	Asse ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina. Itinerario asse Napoli-Bari. "Variante alla linea ferroviaria Cancellò-Napoli" Progetto definitivo delle opere anticipate. "Nuova viabilità in località Gaudello - Comune di Acerra"	x				
J61H9400000011	0284	0284	Interventi sulla linea Cancellò-Napoli per integrazione con la linea AV/AC	ordinanza commissari o n. 11	18/06/2015	Asse Ferroviario Napoli - Bari. Itinerario Napoli - Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli - Cancellò (CUP J61H9400000011) Approvazione progetto definitivo delle opere anticipate. "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra	x				
J41H0100008008	0279	0279A 0279_B	Itinerario Napoli - Bari: Velocizzazione e Raddoppio Cancellò-Frasso Telesino	ordinanza commissari o n. 7	31/03/2015	Asse Ferroviario Napoli-Bari Raddoppio Cancellò - Frasso Telesino e Variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni. (CUP J41H0100008008) Approvazione progetto preliminare.	x				La Delibera 104 del 26/10/2012 riguarda il Nodo di Bari La Delibera 3/2013 (riscuota dalla CC)
J41H0100008008	0279	0279A 0279_B	Itinerario Napoli - Bari: Velocizzazione e Raddoppio Cancellò-Frasso Telesino	ordinanza commissari o n. 22	16/05/2016	Asse Ferroviario Napoli-Bari Raddoppio tratta Cancellò - Benevento 1° lotto funzionale Cancellò - Dugenta/Frasso Telesino e Variante alla linea storica Roma - Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni CUP J41H0100008008	x				
J41H0100008008	0279	0279A 0279_B	Itinerario Napoli - Bari: Velocizzazione e Raddoppio Cancellò-Frasso Telesino	ordinanza commissari o n. 18	05/11/2015	Asse Ferroviario Napoli-Bari: "Raddoppio Cancellò-Frasso Telesino e Variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni". (CUP J41H0100008008) Indizione Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 1, comma 4 del D.L. 133/2014 come convertito nella L. 164/2014	x				
J41H0100008008	0279	0279A 0279_B	Itinerario Napoli - Bari: Velocizzazione e Raddoppio Cancellò-Frasso Telesino	ordinanza commissari o n. 24	13/07/2016	Asse Ferroviario Napoli-Bari: Raddoppio Cancellò - Frasso Telesino e Variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni. Interconnessioni Nord su linea esistente Roma Napoli Via Cassino nel Comune di Maddaloni PROGETTO DEFINITIVO (CUP J41H0100008008) Indizione Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 1, comma 4 del decreto legge n. 133/2014 come convertito dalla legge n.	x				
J41H0100008008	0279	0279A 0279_B	Itinerario Napoli-Bari: velocizzazione e raddoppio Frasso Telesino-Vitulano	ordinanza commissari o n. 25		Asse Ferroviario Napoli - Bari. Raddoppio tratta Frasso Telesino - Vitulano CUP J41H0100008008 Approvazione progetto preliminare	x				
J77H0400000009	0281	0281	Itinerario Napoli - Bari: Raddoppio Apice - Orsara	ordinanza commissari o n. 27	01/12/2016	Asse Ferroviario Napoli - Bari "Raddoppio della tratta Apice - Orsara" (CUP J77H0400000009) Approvazione progetto preliminare	x				
J11H03000150001	0271	0271_A	Velocizzazione della linea Catania-Siracusa tratta Bicocca-Targia	147	02/12/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): VELOCIZZAZIONE LINEA FERROVIARIA CATANIA-SIRACUSA	x				
J11H03000150001	0271	0271_A	Velocizzazione tratta Catania - Siracusa: 1° lotto funzionale Bicocca-Augusta	33	19/07/2013	Programma infrastrutture strategiche (L. 443/2001). Velocizzazione linea ferroviaria Catania-Siracusa. Adeguamento e raddoppio tratta Bicocca-Augusta. Reterazione vincolo preordinato all'esproprio.			x		
J11H03000150001	0271	0271_A	Velocizzazione tratta Catania - Siracusa: 1° lotto funzionale Bicocca-Augusta	19	18/04/2014	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L.443/2001). VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA CATANIA-SIRACUSA. TRATTA BICOCCA-TARGIA 1° LOTTO FUNZIONALE E BICOCCA-AUGUSTA (CUP J11H03000150001) APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
J11H02000070008	0249	0249_A 0249_B	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio tratta Giampileri-Fiumefreddo	62	27/05/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA MESSINA-CATANIA; TRATTA GIAMPILERI-FIUMEFREDDO.	x				
J11H03000140008	0270	0270_A 0270_B	Nodo di Catania: Interramento stazione centrale	45	29/09/2004	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE: NODO DI CATANIA - INTERRAMENTO STAZIONE CENTRALE (LEGGE N. 443/2001)	x				
J11H03000180001	0275	0275_A 0275_B	Nuovo collegamento Palermo Catania: raddoppio tratta Bicocca-Catenuova	ordinanza commissari o n. 9	14/04/2015	Asse Ferroviario Palermo - Catania - Messina: Raddoppio Bicocca - Catenuova (CUP J11H03000180001). Approvazione progetto preliminare	x				
J11H03000180001	0275	0275_A 0275_B	Nuovo collegamento Palermo Catania: raddoppio tratta Bicocca-Catenuova	ordinanza commissari o n. 10	22/04/2015	Asse ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina Itinerario asse Palermo - Catania - Messina: "Raddoppio della tratta Bicocca - Catenuova" Progetto definitivo dell'Opera Anticipata: " Soppressione PL di km 3+639/in comune di Centuripe. Indizione Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 1, comma 4 del D.L. 133/2014 come convertito dalla L. 164/2014.	x				
J11H03000180001	0275	0275_A 0275_B	Nuovo collegamento Palermo Catania: raddoppio tratta Catenuova-Raddusa	ordinanza commissari o n. 13	05/08/2015	Asse Ferroviario Palermo - Catania - Messina Raddoppio Catenuova - Raddusa Agira (CUP J11H03000180001) Approvazione progetto preliminare	x				
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	78	29/09/2003	PRIMO PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L. 443/2001) APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO TERZO VALICO DEI GIOVI LINEA AV/AC MILANO-GENOVA	x				
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	118	03/08/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): TERZO VALICO DEI GIOVI - LINEA AV/AC MILANO-GENOVA - ADEGUAMENTO MONETARIO				x	1. E' approvato l'adeguamento monetario del costo del progetto preliminare del "Terzo Valico dei Giovi - linea AV/AC Milano-Genova" di cui alle premesse per l'importo aggiuntivo di 148 Meuro, il che porta il costo complessivo dell'opera a 4.687 Meuro.
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	80	29/03/2006	1 PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO TERZO VALICO DEI GIOVI LINEA AV/AC MILANO-GENOVA	x				
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	101	06/11/2009	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) LINEA AV/AC GENOVA - MILANO. TERZO VALICO DEI GIOVI (CUP F81H92000000008)		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	84	18/11/2010	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. N. 443/2001) LINEA AV-AC MILANO - GENOVA - TERZO VALICO DEI GIOVI. AUTORIZZAZIONE AVVIO REALIZZAZIONE PER LOTTI COSTRUTTIVI		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	83	06/12/2011	APPLICAZIONE DELL'ART. 33, COMMA 3, LEGGE N. 83/2011. ASSEGNAZIONE RISORSE		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	86	06/12/2011	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). LINEA AV/AC MILANO-GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI. PRESA D'ATTO DELL'ATTO INGRATIVO ALLA CONVENZIONE VIGENTE TRA RFI SPA E IL CONSORZIO COCIV. AUTORIZZAZIONE DEL 2° LOTTO COSTRUTTIVO E ASSEGNAZIONE		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	6	20/01/2012	FONDO PER LO SVILUPPO E LA COESIONE. IMPUTAZIONE DELLE RIDUZIONI DI SPESA DISPOSTE PER LEGGE. REVISIONE DELLA PREGRESSA PROGRAMMAZIONE E ASSEGNAZIONE DI RISORSE AI SENSI DELL'ARTICOLO 33, COMMI 2 E 3, DELLA LEGGE N. 183/2011		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	97	26/10/2012	RIPROGRAMMAZIONE DEL FONDO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE E DI INTERESSE STRATEGICO DI CUI ALL'ART. 32, COMMA 1 DEL DECRETO-LEGGE N. 98/2011 E ASSEGNAZIONE RISORSE ALL'AUDITORIUM DI FIRENZE		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	126	11/12/2012	RIPROGRAMMAZIONE DEL FONDO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE E DI INTERESSE STRATEGICO DI CUI ALL'ART. 32, COMMA 1, DEL DECRETO-LEGGE N. 98/2011. IMPUTAZIONE RIDUZIONE DI SPESA		x			1. Il Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, è rimodulato secondo l'articolazione sintetizzata nella precedente presa d'atto e riportata nell'allegato 1, che costituisce parte integrante della presente delibera.
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	137	21/12/2012	RIPROGRAMMAZ. DEL FONDO INFRASTR. STRADALI E FERROVIARIE DI INTERESSE STRATEGICO ART. 32, C. 1, D.L. N. 98/2011) ASSEGNAZ. PROG. DI RISORSE DEL FONDO REVOCHE ART. 32, C. 6, DEL D.L. N. 98/2011) ASSEGNAZ. SOMME DISPONIBILI SUL CAP. 7080 DEL MIT		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	7	18/02/2013	RIPROGR. "FONDO INFR. STRADALI E FERROVIARIE E RELATIVO A OPERE INTERESSE STRATEGICO NONCHE" INTERVENTI DI CUI ALL'ART. 6 L. 29-11-1984, N. 798" DI CUI ALL'ART. 32, C. 1, DEL D.L. 98/2011 E S.M.I. INTEGR. E RIMODULAZ. ANNUALITA' ASSEGNAZ. MIBAC/DELB		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	8	18/02/2013	RIPROGR. "FONDO INFR. STRADALI E FERROVIARIE OPERE INTERESSE STRATEGICO NONCHE" PER INTERV. DI CUI ALL'ART. 6 L. 279/1984" DI CUI ALL'ART. 32, C. 1, DEL D.L. 98/2011 E S.M.I. ASSEGNAZ. RISORSE PER INTERV. SALVAGUARDIA VENEZIA DI CUI ALL'ART. 6 L. 798		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	22	18/03/2013	SCHEMA DI CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2014 PARTE SERVIZI TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) S.P.A.		x			Rimodulazione risorse
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	34	19/07/2013	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). LINEA AV/AC MILANO-GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI PROROGA DELLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA'			x		
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	56	06/08/2015	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). LINEA AV/AC MILANO-GENOVA. TERZO VALICO DEI GIOVI. AUTORIZZAZIONE DEL 3° LOTTO COSTRUTTIVO E ASSEGNAZIONE FINANZIAMENTO		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Vercina (Treviglio-Brescia)	21	08/05/2009	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L.443/2001) LINEA AV/AC MILANO/VERONA. RINNOVO VINCOLO PRORDINATO ALL'ESPROPRIO			x		

CUP	NPP	RIGA	TITOLO PROGETTO	DELIBERE CIPE			TIPOLOGIA DELIBERE				NOTE
				N.	ANNO	TITOLO	APPROVAZIONE PROGETTUALE	ASSEGNAZIONE RISORSE	VINCOLO ESPROPRIO/RINNOVO	RACCOMANDAZIONI	
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	120	01/12/2003	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGES N.443/2001): LINEA AV/AC MILANO-VERONA	x				
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	81	22/09/2009	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGES N. 443/2001) LINEA AV/AC MILANO-VERONA- LOTTO FUNZIONALE TREVIGLIO-BRESCIA (CUP J41C07000000001) APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO E FINANZIAMENTO	x	x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	85	18/11/2010	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGES N. 443/2001). LINEA AV-AC MILANO-VERONA. AUTORIZZAZIONE AVVIO REALIZZAZIONE PER LOTTI COSTRUTTIVI		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	83	06/12/2011	APPLICAZIONE DELL'ART. 33, COMMA 3, LEGGE N. 83/2011. ASSEGNAZIONE RISORSE		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	85	06/12/2011	Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Linea AV/AC Treviglio - Brescia (CUP J41C07000000001). Presa d'atto dell'atto integrativo alla convenzione vigente tra RFI S.p.A. e il consorzio CEPAV DUE, autorizzazione del 2° Lotto costruttivo e assegnazione del finanziamento. (Deliberazione n. 85/2011).		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	6	20/01/2012	FONDO PER LO SVILUPPO E LA COESIONE. IMPUTAZIONE DELLE RIDUZIONI DI SPESA DISPOSTE PER LEGGE. REVISIONE DELLA PREGRESSA PROGRAMMAZIONE E ASSEGNAZIONE DI RISORSE AI SENSI DELL'ARTICOLO 33, COMMI 2 E 3, DELLA LEGGE N. 183/2011		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	97	26/10/2012	RIPROGRAMMAZIONE DEL FONDO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE E DI INTERESSE STRATEGICO DI CUI ALL'ART. 32, COMMA 1 DEL DECRETO-LEGGE N. 98/2011 E ASSEGNAZIONE RISORSE ALL'AUDITORIUM DI FIRENZE		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	126	11/12/2012	RIPROGRAMMAZIONE DEL FONDO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE E DI INTERESSE STRATEGICO DI CUI ALL'ART. 32, COMMA 1, DEL DECRETO-LEGGE N. 98/2011. IMPUTAZIONE RIDUZIONI DI SPESA			x		1. Il Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, è rimodulato secondo l'articolazione sintetizzata nella precedente presa d'atto e riportata nell'allegato 1, che costituisce parte integrante della presente delibera.
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	137	21/12/2012	RIPROGRAMMAZIONE DEL FONDO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE DI INTERESSE STRATEGICO (ART. 32, C. 1, D.L. N. 98/2011) ASSEGNAZIONE RISORSE DEL FONDO REVOQUE (ART. 32, C. 6, DEL D.L. N. 98/2011) ASSEGNAZIONE SOMME DISPONIBILI SUL CAP. 7060 DEL MIT		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	7	18/02/2013	RIPROGR. "FONDO INFR. STRADALI E FERROVIARIE E RELATIVO A OPERE INTERESSE STRATEGICO NONCHE' INTERVENTI DI CUI ALL'ART. 6 L. 29-11-1984, N. 798 DI CUI ALL'ART. 32, C. 1 DEL D.L. 98/2011 E S.M.I. INTEGR. E RIMODULAZ. ANNUALITA' ASSEGNAZ. MIBAC (DELIB		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	8	18/02/2013	RIPROGR. "FONDO INFR. STRADALI E FERROVIARIE OPERE INTERESSE STRATEGICO NONCHE' PER INTERV. DI CUI ALL'ART. 6 L. 27/9/1984" DI CUI ALL'ART. 32, C. 1, DEL D.L. 98/2011 E S.M.I. ASSEGNAZ. RISORSE PER INTERV. SALVAGUARDIA VENEZIA DI CUI ALL'ART. 6 L. 798		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	52	02/08/2013	Programma infrastrutture strategiche (L. 443/2001). Linea ferroviaria ad alta velocità alla capacità (AV/AC) Milano-Verona: coltivazione della Cava di Covo nell'ambito del progetto della linea AV/AC Treviglio-Brescia. Approvazione progetto definitivo.	x				
F81H91000000008	0361	0361	Tratta Milano-Verona (Brescia-Verona)	120	01/12/2003	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGES N.443/2001): LINEA AV/AC MILANO-VERONA	x				
F81H91000000008	0361	0361	Tratta Milano-Verona (Brescia-Verona)	21	08/05/2009	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L.443/2001) LINEA AV/AC MILANO/VERONA. RINNOVO VINCOLO PRORDINATO ALL'ESPROPRIO			x		
	301		Linea AV/AC Verona Padova	94	29/03/2006	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGES N.443/2001): COLLEGAMENTO FERROVIARIO AV/AC VERONA - PADOVA	x				
	301		Linea AV/AC Verona Padova	45	10/11/2014	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGES N. 443/2001) COLLEGAMENTO FERROVIARIO AV/AC VERONA-PADOVA TRATTE DI PRIMA FASE TRA VERONA E MONTEBELLO VICENTINO E TRA GRISIGNANO DI ZOCCO E PADOVA. REITERAZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO			x		
J31H92000000031	0290	0290_A 0290_B	Linea Passo Corese - Rieti	124	19/12/2003	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE: NUOVA LINEA FERROVIARIA PASSO CORESE-RIETI (LEGGES 443/2001)	x				
J31H96000000031	0290	0290_A 0290_B	Linea Passo Corese - Rieti	33	13/05/2010	1° PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA. TRATTA RHO-GALLARATE. PRIMO LOTTO FUNZIONALE RHO-PARABIAGO. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO E FINANZIAMENTO.		x			2.3 Il finanziamento assegnato con la delibera n. 105/2006 a favore della «Nuova linea Passo Corese -Rieti» è revocato.
J31H96000000031	0290	0290_A 0290_B	Linea Passo Corese - Rieti (tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova)	105	29/03/2006	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGES N.443/2001): NUOVA LINEA FERROVIARIA PASSO CORESE-RIETI: TRATTA FUNZIONALE PASSO CORESE - OSTERIA NUOVA	x				
J31J05000030001	0296	0296	Direttore Orte-Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	87	29/03/2006	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA FOLIGNO-FABRIANO	x				
J61H02000090008	0226	0226_A 0226_B	Raddoppio Spoleto-Terri	68	27/05/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGES N.443/2001): RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA SPOLETO-TERNI	x				
J71H92000000007	0142	0142_B	Raddoppio della Pescara-Bari (tratta Termoli - Lesina)	2	28/01/2015	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). LINEA PESCARA-BARI. RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA. APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE.	x				
J31J05000030011	0297	0297_A	Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale	96	29/07/2005	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) COLLEGAMENTO ORTE-FALCONARA CON LA LINEA ADRIATICA - NODO DI FALCONARA	x				
J31J05000030011	0297	0297_A	Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale	54	03/08/2011	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGES N. 443/2001) COLLEGAMENTO ORTE FALCONARA CON LA LINEA ADRIATICA. NODO DI FALCONARA - 1° LOTTO FUNZIONALE: APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
J31J05000030011	0297	0297_A	Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale	128	11/12/2012	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGES N. 443/2001) COLLEGAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA ORTE FALCONARA CON LA LINEA FERROVIARIA ADRIATICA. NODO DI FALCONARA - 1° LOTTO FUNZIONALE: PRESA D'ATTO DELLA RIMODULAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO.	x	x			
J31J05000030011	0297	0297_A	Nodo di Falconara - completamento	96	29/07/2005	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) COLLEGAMENTO ORTE-FALCONARA CON LA LINEA ADRIATICA - NODO DI FALCONARA	x				
J71H92000030008	0100	0100	Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	46	29/09/2004	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE: POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLA LINEA FERROVIARIA BARI-TARANTO. RADDOPPIO DELLA TRATTA BARI S. ANDREA-BITETTO (LEGGES N.443/2001)	x				
J71H92000030008	0100	0100	Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	95	29/03/2006	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLA LINEA FERROVIARIA BARI-TARANTO-RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA BARI S.ANDREA-BITETTO	x				
J71H92000030008	0100	0100	Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	62	03/08/2011	INDIVIDUAZIONE ED ASSEGNAZIONE DI RISORSE AD INTERVENTI DI RILIEVO NAZIONALE ED INTERREGIONALE E DI RILEVANZA STRATEGICA REGIONALE PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE PER IL SUD			x		54/2013 (annullata)
J71H92000030008	0100	0100	Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	74	08/11/2013	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. N. 443/2001) LINEA FERROVIARIA BARI TARANTO: RADDOPPIO DELLA TRATTA BARI - S. ANDREA-BITETTO-PROROGA DELLA DICHIARAZIONE DELLA PUBBLICA UTILITA'. ANNULLAMENTO DELIBERA 2 AGOSTO 2013 N. 54				x	
J71H92000030008	0100	0100	Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	90	17/12/2013	PROGETTO DEFINITIVO DEL RADDOPPIO DELLA TRATTA "BARI S. ANDREA-BITETTO" NELL'AMBITO DEL POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLA LINEA FERROVIARIA BARI - TARANTO. RIAPPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO AI SOLI FINI DELLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA'			x		
J11C0900000000009	0332	0332_A 0332_B	Nodo di Bari. Bari Sud variante tratta Bari C.le - Bari Torre a Mare) - Progettazione Bari Nord	104	26/10/2012	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). NODO DI BARI: BARI SUD (TRATTA BARI CENTRALE-BARI TORRE A MARE). APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE	x				

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2016, PARTE INVESTIMENTI

AGGIORNAMENTO 2016

**Investimenti compresi nel
Programma delle Infrastrutture Strategiche**

Appendice 3

**RELAZIONE
FINANZIARIA**

INDICE

1	Contesto ed Obiettivi del presente documento.....	3
2	Premesse	3
3	Gli investimenti di RFI compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche	5
4	Relazioni Finanziarie.....	7
4.1	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia (CUP J51H03000170001).....	7
4.2	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (CUP J11H03000030008)	10
4.3	Potenziamento linea Gallarate-Rho (CUP J31J05000010001)	12
4.4	Linea ferroviaria Parma - La Spezia: Pontremolese (CUP J81H02000000001).....	15
4.5	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole) (CUP J71H02000110008)	17
4.6	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale) (CUP J71J04000000008). 19	
4.7	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio (tratta Giampilieri-Fiumefreddo) (CUP J11H02000070008)	22
4.8	Nodo di Catania: Interramento stazione centrale (CUP J11H03000140008)	25
4.9	AV/AC Milano - Verona tratta Brescia –Verona (CUP F81H91000000008)	28
4.10	Linea AV/AC Verona – Vicenza – Padova (CUP J41E91000000009).....	31
4.11	Raddoppio Spoleto-Terni (CUP J61H02000090008)	35
4.12	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero): lotti 1, 2, e 4 (CUP J94F04000020001) e lotto 3 (CUP J41C09000000005).....	38

1. Contesto ed Obiettivi del presente documento

Nella seduta del 23 dicembre 2015 il CIPE ha approvato, con prescrizioni, l'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma parte Investimenti 2012-2016 tra il MIT ed RFI.

In sede di istruttoria il DIPE ha espresso l'esigenza di chiarimenti in merito alle interazioni dell'Atto contrattuale con le Delibere CIPE relative agli investimenti di RFI compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Coerentemente la delibera CIPE n.112/2015 prevede:

1. *Entro 30 giorni dalla pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere una relazione informativa sui progetti ferroviari già esaminati da questo Comitato, e in particolare:*

- *su eventuali incrementi del costo degli interventi relativi a progetti definitivi in fase di approvazione o derivati da varianti a progetti già approvati;*
- *sulle modifiche di copertura finanziaria di interventi, in aumento o diminuzione, rispetto alle risorse disponibili all'atto dell'approvazione e ora destinate ad altro intervento o di risorse aggiuntive provenienti da altre fonti finanziarie del Contratto.*

Dette variazioni sono da considerare programmatiche fino a che non siano state approvate da questo Comitato, così come i costi degli interventi rientranti nel Programma delle infrastrutture strategiche non ancora esaminati.

La presente relazione si prefigge di fornire tutti gli elementi informativi richiesti dal CIPE.

2. Premesse

Prima di analizzare nel dettaglio le variazioni di costi e coperture finanziarie degli investimenti rispetto a quanto esaminato dal CIPE, si ritiene opportuno premettere alcune considerazioni.

La Legge 238/1993 definisce l'iter approvativo dei Contratti di Programma tra MIT e RFI e dei relativi aggiornamenti. Secondo tale iter è richiesto il parere del CIPE.

Si rappresenta che anche nelle precedenti approvazioni CIPE emesse nell'ambito dell'iter approvativo previsto dalla Legge 238/1993, le variazioni di costo rappresentate negli Atti Contrattuali e relative ad investimenti per i quali il CIPE ha competenza nella definizione del limite di spesa, non sono state considerate automaticamente approvate. Infatti, l'approvazione CIPE prevista dalla Legge 238/1993 è riferita all'intero portafoglio investimenti di RFI, ed è riconosciuta la necessità di una specifica delibera di approvazione da parte del CIPE per ogni singolo investimento per rendere operativa la variazione del limite di spesa.

Per quanto attiene alle risorse, si rappresenta che nel Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 è stato chiarito sotto l'aspetto procedurale che il completamento dell'iter approvativo previsto dalla Legge 238/1993 non costituisce impedimento all'operatività delle risorse oggetto di Delibere CIPE se è univocamente individuato l'investimento a cui sono destinate. Infatti, l'art. 3 comma 2 del vigente Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 prevede che *"In conseguenza di disposizioni normative e/o Delibere CIPE che provvedono a stanziare ed assegnare specifiche risorse finanziarie destinate ad interventi da realizzare a cura di RFI, successive all'approvazione del presente Contratto, le citate disposizioni avranno immediata efficacia per il Gestore. Le Parti provvederanno comunque a recepire le modifiche intervenute alle Tabelle e Tavole nel primo aggiornamento utile del presente Contratto"*.

Più in generale, si ritiene opportuno chiarire l'ambito di operatività dello strumento Contratto di Programma ed i criteri che sono alla base dell'allocazione delle risorse.

Il Contratto di Programma parte Investimenti tra MIT e RFI recepisce:

- l'evoluzione degli investimenti, in termini di riduzioni ed incrementi di costo;
- l'evoluzione del quadro finanziario, in termini di riduzioni ed incrementi di finanziamenti.

Il Contratto di Programma Investimenti ed i suoi Aggiornamenti recepiscono tutti i finanziamenti che attingono al portafoglio investimenti di competenza di RFI, che sono distinti in:

- **finanziamenti la cui destinazione è vincolata** da provvedimenti normativi, da Delibere CIPE, da decisioni comunitarie, da Decreti di autorità di gestione di programmi di co-finanziamento nazionale-europeo, da convenzione con gli EE.LL. In questa classe rientrano le Delibere di assegnazione di **nuovi finanziamenti da parte del CIPE**, ossia di finanziamenti non iscritti nel Contratto di Programma o Aggiornamento vigente al momento della deliberazione. Tipicamente rientrano in tale classificazione le assegnazioni del CIPE a valere sulle risorse della Legge Obiettivo.
- **finanziamenti la cui destinazione non è vincolata**. Sono compresi in questa categoria, gli stanziamenti destinati in forma generica ad investimenti di competenza RFI o di Società partecipate da RFI, che non sono riconducibili ad uno specifico investimento individuato dal Codice Unico Progetto (CUP). Tipicamente rientrano in tale classificazione gli stanziamenti di risorse statali previste nella Tabella E delle Leggi di Stabilità al capitolo di Bilancio di competenza del MEF n.7122/PG 2.

Il ruolo del Contratto di Programma è rilevante soprattutto per quest'ultima categoria di finanziamenti, in quanto una volta recepiti dal Contratto viene fissata, fino a nuovo aggiornamento contrattuale, la destinazione delle risorse pubbliche in termini di programmi/progetti di investimento. L'obiettivo prevalente del Contratto di Programma è quindi fissare la destinazione delle risorse pubbliche stanziare in forma generica da atti legislativi o assimilabili ad interventi di miglioramento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Solo successivamente alla entrata in vigore del Contratto di Programma, e, quindi al completamento del relativo iter approvativo, le risorse di competenza stanziare in forma generica da provvedimenti normativi diventano operative per RFI.

Altri obiettivi importanti perseguiti attraverso lo strumento del Contratto di Programma sono di seguito rappresentati.

- Ottimizzazione delle coperture finanziarie rispetto alla evoluzione dei finanziamenti pregressi (definanziamenti). In altri termini alcune fonti di finanziamento presentano la possibilità che, successivamente allo stanziamento ed al suo recepimento nel Contratto di Programma Investimenti, se ne verifichi una riduzione. Il ruolo del Contratto di Programma Investimenti è la individuazione di nuove risorse finanziarie o risorse finanziarie che nel tempo si sono dimostrate eccedenti, ed in entrambi i casi che rispondano al requisito di non essere vincolate per destinazione, per poterle utilizzare al fine di neutralizzare o contenere entro limiti accettabili il defianziamento.
- Allocazione di finanziamenti e defianziamenti operati in maniera generica da provvedimenti normativi ossia che riguardano risorse finanziarie non puntualmente destinate a specifici investimenti. In caso di defianziamenti le soluzioni individuate nel Contratto di Programma e relativi aggiornamenti sono orientate alle indicazioni fornite dal CIPE nelle Delibere n.10/2009¹ e 4/2012².
- Allocazione di economie derivanti dalla gestione operativa degli investimenti, da un progetto di investimento ad un altro.

Per quanto attiene alle risorse finanziarie la cui destinazione è vincolata ad esempio per Legge o per Delibera CIPE, il Contratto di Programma ed i relativi aggiornamenti si limita al solo recepimento dell'assegnazione.

Diverso è il caso in cui una Delibera CIPE assegna ad uno specifico investimento individuato dal Codice Unico Progetto (CUP) le risorse già riportate nel Contratto di Programma Investimenti o suoi aggiornamenti, la cui destinazione non era in origine vincolata per legge o per delibera di istituzioni nazionali

¹ *“a tener conto – in sede di predisposizione degli schemi di aggiornamento 2009 dei vigenti Contratti di programma con RFI e con ANAS, da sottoporre a questo Comitato per il previsto parere – degli adeguamenti citati in premessa, procedendo ad applicare la riduzione in primis nei confronti delle opere coperte con risorse di competenza non ancora impegnate (con contratti verso terzi) e che sono per lo più inserite nelle tabelle programmatiche B, C e D, e, qualora fosse necessario, anche degli interventi inclusi in tabella A.”*

² *che a causa delle riduzioni, e del sostanziale esaurimento delle risorse disponibili per interventi compresi tra le «opere programmatiche», la Società ha dovuto riprogrammare gli interventi compresi nel contratto di programma - tabella A e che il defianziamento è stato effettuato prioritariamente sugli interventi per i quali non sono state ancora impegnate le risorse con atti negoziali con terzi e studiando soluzioni per il contenimento dei costi di detti interventi o per il rinvio della realizzazione di opere accessorie;*

ed europee, ma che era stata definita esclusivamente nell'ambito del Contratto di Programma Investimenti e dei suoi aggiornamenti. Per semplicità di rappresentazione si cita a titolo di esempio il caso delle risorse allocate su uno specifico investimento dal Contratto di Programma Investimenti derivanti da stanziamenti delle Leggi di Stabilità al capitolo di Bilancio di competenza del MEF n.7122/PG 2. In questo caso, a fronte di riduzioni delle risorse statali conseguenti all'entrata in vigore di provvedimenti normativi successivi allo stanziamento originario, il Contratto di Programma Investimenti e relativi aggiornamenti deve provvedere alla ri-definizione delle coperture finanziarie, anche in modifica rispetto al quadro finanziario approvato dal CIPE, per allineare il complesso delle risorse oggetto dell'Atto all'effettiva disponibilità degli stanziamenti.

Ovviamente, trattandosi di finanziamenti che per delibera CIPE sono associati a specifiche iniziative di investimento, costituisce un obiettivo del Contratto di Programma Investimenti e relativi aggiornamenti l'individuazione di soluzioni alternative finalizzate a reintegrare l'intervenuta riduzione di risorse preesistenti. In assenza di soluzioni che neutralizzino gli effetti di intervenuti definanziamenti, nel Contratto di Programma o negli aggiornamenti viene solitamente proposta una riduzione del perimetro di intervento, tramite lo stralcio di opere collegate all'investimento, ma che non ne pregiudicano la funzionalità tecnica e commerciale. In ogni caso nella applicazione di definanziamenti, il Contratto di Programma ed i relativi aggiornamenti operano nel rispetto dei criteri individuati dal CIPE con le citate delibere n.10/2009 e 4/2012. Come noto al CIPE, queste circostanze si sono ad esempio verificate nell'investimento relativo al Nodo di Falconara (cfr. delibera CIPE 128/2012).

3. Gli investimenti di RFI compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche

Il **“Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche”** è stato definito dal CIPE con la delibera n. 121/2001 (successivamente aggiornata con delibera 130 del 2006), a seguito dell'emanazione della Legge 443/2001 (cosiddetta “Legge Obiettivo”) art. 1, comma 1. Con tale atto il Comitato ha individuato l'insieme degli interventi prioritari da realizzare per lo sviluppo della dotazione infrastrutturale del Paese.

Con l'art. 10, comma 8, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, si è disposto che, in allegato al Documento di Economia e Finanza (DEF), da presentare entro aprile di ogni anno al Parlamento, venga presentato anche il Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) e lo stato di avanzamento relativo all'anno precedente (cd. Allegato infrastrutture), pur mantenendo la procedura di approvazione del Programma secondo quanto stabilito dal citato articolo 1, comma 1, della L. 443/2001.

L'ultimo documento, che ha completato il proprio iter ai sensi della legge n. 443 del 2001, è l'XI Allegato Infrastrutture sul quale è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata nella seduta del 16 aprile 2014 ed è stato acquisito il parere del CIPE con la delibera n. 26/2014.

Successivamente l'Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza (DEF) del 13 novembre 2015, ha individuato solo 25 opere prioritarie sulle quali convogliare le risorse pubbliche disponibili e definito che, in merito alle altre opere del Programma Infrastrutture Strategiche a valle di un approfondito confronto con le Regioni, avviato a dicembre 2015, sarà previsto un aggiornamento sullo stato di avanzamento.

Tra le 25 opere prioritarie individuate rientrano i seguenti interventi ferroviari:

- Torino-Lione
(intervento non più compreso nel Contratto di Programma Investimenti tra RFI ed il MIT, perché transitato nelle competenze di Ferrovie dello Stato Italiane)
- Tunnel del Brennero
(intervento di competenza di Società partecipata da RFI)
- AV Milano-Venezia
- Terzo valico dei Giovi
- Napoli-Bari
- Messina-Catania-Palermo
- Nodo di Palermo
(classificazione impropria perché l'investimento non ha seguito iter di Legge Obiettivo).

Con la delibera n. 112/2015 il CIPE ha chiesto una relazione informativa sui progetti ferroviari già esaminati e in particolare:

- ✓ su eventuali incrementi del costo degli interventi relativi a progetti definitivi in fase di approvazione o derivati da varianti a progetti già approvati;
- ✓ sulle modifiche di copertura finanziaria di interventi, in aumento o diminuzione, rispetto alle risorse disponibili all'atto dell'approvazione e ora destinate ad altro intervento o di risorse aggiuntive provenienti da altre fonti finanziarie del Contratto.

Ciò premesso, nel presente documento si farà riferimento agli interventi del Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE che hanno riportato variazioni di costo o di risorse.

4. Relazioni Finanziarie

4.1. Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia (CUP J51H03000170001)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale						Valori Economici							
		I° Elaborato			II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CDP1 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CDP1 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)	
0268	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE	n. 69 del 27/05/2005	223,92		425,00	14,00	201,08	14,00

Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 69/2005
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 69/2005 che non riporta alcuna copertura finanziaria

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti.

In data 27.05.2005 con delibera n. 69 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'investimento con un limite di spesa di 223,92 M€ e rimandato l'individuazione della copertura finanziaria alla sede di esame del progetto definitivo.

In data 26.08.2014 è stata sottoscritta dal MIT e FSI la "lettera di intenti per il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia Tessera e la rete nazionale".

Nell'ambito dell'accordo citato è previsto che il Gruppo FS Italiane, attraverso RFI, sviluppi entro il 31.12.2014 i primi studi di adeguamento degli interventi già previsti sui tre scali in modo da tener conto delle mutate esigenze, ove possibile approfondendo soluzioni passanti e individuando soluzioni di realizzazione per fasi funzionali.

In attuazione a tale documento è stato sviluppato entro il 31.12.2014 uno studio comparativo di soluzioni per il collegamento ferroviario dell'aeroporto, che tiene in considerazione diverse alternative di tracciato, oltre a quella prevista nel progetto del 2003, per tener conto, come esplicitato nella lettera di intenti, sia di "soluzioni passanti" oltre che con collegamento "ad antenna". Per il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia, sono state prospettate, nell'ambito degli studi sopra richiamati e successive integrazioni, n.5 ipotesi alternative di configurazione. L'esame condotto congiuntamente dagli stakeholder del progetto ha indicato la soluzione a cappio (soluzione 5) come quella da perseguire, ottemperando alla prescrizione sul progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2005, di avvicinare la stazione ferroviaria all'aerostazione.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a **425,000** M€ con coperture finanziarie pari a **14,000** M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", tali importi sono confermati.

punto a)

La variazione del costo, pari a 201 M€ è dovuta:

- al recepimento delle prescrizioni emanate dal CIPE in sede di approvazione della progettazione preliminare
- all'esito dell'aggiornamento dello studio di fattibilità, che tra le 5 diverse alternative esaminate ha preso a riferimento la soluzione passante "a cappio" con la realizzazione di una stazione ferroviaria connessa con l'aerostazione, che rappresenta un'evoluzione della soluzione originaria che prevedeva un collegamento ad antenna dalla linea Venezia - Trieste.

punto b)

La variazione delle coperture finanziarie, pari a 14 M€ è dovuta ad una successione di finanziamenti e definanziamenti:

- finanziamenti assegnati con il Decreto interministeriale MIT/MEF n. 22589 del 30.12.2004, revocati dal successivo Decreto MIT/MEF n. 405 del 16.11.2012 e infine ripristinati con l'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016.

- finanziamenti con l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010 e con il Contratto di Programma Investimenti 2012-2016.

4.2. Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (CUP J11H03000030008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

	Descrizione progetto	Iter Procedurale						Valori Economici							
		I° Elaborato			II° Elaborato			Approv. CIPE	limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP1 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP1 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
0241	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. CIPE	n. 119 del 03/08/2005	2375,00	65,55	4.393,01	65,55	2018,01	

Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 119/2005

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti.

In data 03.08.2005 con delibera n. 119 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'investimento con un limite di spesa di 2.375,00 M€ e risorse pari a 65,55 M€.

Successivamente, nell'ambito delle attività condotte negli anni passati nell'Osservatorio Tecnico, è maturata una nuova soluzione progettuale della tratta nazionale, di accesso alla sezione transfrontaliera del nuovo collegamento Torino-Lione, da Chiusa San Michele a Settimo Torinese, che ha portato nell'aprile 2011 alla presentazione da parte di RFI al MIT del relativo progetto preliminare.

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a **4.393,010 M€**.

Nel mese di agosto 2014 il Commissario di Governo ha richiesto a RFI di avviare lo sviluppo del progetto definitivo della tappa 1, anche nelle more dell'approvazione CIPE del progetto preliminare, tenendo conto delle prescrizioni contenute nel parere regionale e condivise in ambito Osservatorio Tecnico. RFI ha quindi avviato a novembre 2014 il progetto definitivo della tratta Avigliana – Orbassano (tappa 1).

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è confermato il costo dell'investimento per un valore pari a **4.393,010 M€** con coperture finanziarie pari a **65,55 M€**.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", tali importi sono confermati.

La variazione del costo pari a 2.018 M€ è dovuta:

- al nuovo tracciato individuato dall' "Osservatorio", quasi integralmente in galleria;
- alla realizzazione di importanti interventi di potenziamento dell'impianto di Orbassano, non previsti nel precedente progetto.

4.3. Potenziamento linea Gallarate-Rho (CUP J31J05000010001)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale						Valori Economici							
		I° Elaborato			II° Elaborato			Approv. CIPE	limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho (tratta Rho-Parabiago)	Data 1° trasmissione al MIT	giugno-03	Attività trasmessa	PP	n. 65 del 27/05/2005	Approv. CIPE	n. 33 del 13/05/2010	401,80	401,80	401,80	20,00	0,00	-381,80	
0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho (tratta Parabiago-Gallarate)	Data 1° trasmissione al MIT	agosto-09	Attività trasmessa	PD	n. 33 del 13/05/2010	Approv. CIPE	n. 33 del 13/05/2010	325,90	-	325,90	-	-	-	
									727,70	401,80	727,70	20,00	0,00	-381,80	
			Totale investimento												

Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 33/2010

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti.

Nell'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 6/2008, la progettazione dell'investimento è finanziata per 10 M€.

In occasione dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, sulla base della corrispondenza intercorsa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (rif. nota del Ministro Matteoli protocollo n. 0009986 del 08.03.2010 e nota della Struttura Tecnica di Missione protocollo n. 15087 del 08.04.2010) e degli esiti della seduta CIPE del 13.05.2010, le coperture finanziarie sono state incrementate delle seguenti risorse:

- 89,8 M€ derivanti dal trasferimento temporaneo di risorse dal progetto "Linea ferroviaria Passo Corese-Rieti" al progetto in esame;

- 292 M€ quota di fondi di Legge Obiettivo (ex art. 21 del Decreto legislativo 185/2008), che le delibere CIPE 51 e 52 del 26 giugno e 15 luglio 2009 hanno destinato al progetto in questione nell'ambito della ripartizione effettuata *“nell'allegato 2 – quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009”*; distribuzione peraltro riportata anche nell' 8° Allegato infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica; arrivando a sommare complessivamente risorse per 392 M€.

In data 13.05.2010 con delibera n. 33 il CIPE ha confermato l'assegnazione delle seguenti risorse all'intervento “Potenziamento linea Gallarate-Rho tratta Rho – Parabiago” (v. presa d'atto sotto l'aspetto finanziario):

- contributi pluriennali per 292,0 M€ a valere su fondi di Legge Obiettivo;
- contributi pluriennali per 89,8 M€ a valere su fondi di Legge Obiettivo, derivanti dal trasferimento temporaneo di risorse dal progetto “Linea ferroviaria Passo Corese–Rieti” al “Quadruplicamento della tratta Rho – Parabiago”;
- risorse già stanziata e accantonate nell'ambito del “Piano di risanamento acustico” del Contratto di Programma 2007-2011 per 20 M€.

Considerate le risorse pre-esistenti pari a 10 M€, si è determinato che per l'investimento avente un costo di 401,80 M€ sono state previste risorse complessivamente pari a 411,8 M€.

Peraltro nella stessa delibera CIPE 33/2010 si rileva (v. punti 2.1 e 2.2) che viene deliberata l'assegnazione di un contributo quindicennale su fondi di Legge Obiettivo in grado di sviluppare volumi di investimento pari a 282 M€.

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007 – 2011, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012 si è dovuto allocare un importante finanziamento derivante dalla manovra finanziaria di agosto 2011. D'intesa con il MIT, è stata ridotta la dotazione finanziaria relativa al Piano di risanamento acustico per far fronte ad esigenze di investimento improcrastinabili, quali la manutenzione straordinaria ed il piano della sicurezza in galleria.

Nel Contratto di Programma 2012 – 2016, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, è stata recepita la riduzione delle coperture finanziarie pari a 382 milioni di euro, attuata sulla base di quanto disposto dall'art. 13 comma 1 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con la Legge 21 febbraio 2014, n. 9, recante «Interventi urgenti di avvio del piano “Destinazione Italia”», nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015», che riporta la seguente formulazione:

“...Le assegnazioni disposte dal CIPE con le delibere n. 146 del 17 novembre 2006 e le assegnazioni disposte dalla delibera CIPE n. 33 del 13 maggio 2010 sono revocate. Le quote annuali dei contributi revocati, iscritte in bilancio, affluiscono al Fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Le somme relative ai finanziamenti revocati iscritte in conto residui, ad eccezione di quelle conservate in bilancio ai sensi dell'articolo 30 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, dovranno essere versate all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2013, per essere successivamente riassegnate, compatibilmente con gli equilibri di finanza pubblica, sul Fondo di cui al precedente periodo.....”

Restano assicurate all'investimento risorse pari a 20 M€ connesse alle attività di progettazione.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è confermato il costo dell'investimento per un valore pari a **727,700** M€ con coperture finanziarie pari a **20,00** M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", tali importi sono confermati.

4.4. Linea ferroviaria Parma - La Spezia: Pontremolese (CUP J81H02000000001)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale						Valori Economici										
		I° Elaborato			II° Elaborato			Approv. CIPE	limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP1 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP1 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)			
0276	Linea Pontremolese: 1^ Fase Tratta Parma - Vicofertile	giugno-03	Attività trasmessa al MIT	PP	n. 19 del 08/05/2009	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	giugno-11	PD	Approv. CIPE	n. 19 del 08/05/2009	2.303,76	137,85	2303,99	97,00	0,23	-40,85	
0276	Linea Pontremolese: completamento raddoppi																	

Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 128/2012 di riduzione delle risorse assegnate con delibera CIPE n. 19/2009

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

Nell'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 6/2008, era finanziata la sola progettazione preliminare dell'investimento con risorse pari a 6 M€.

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, al fine di consentire maggiore flessibilità nell'utilizzo delle risorse finanziarie, gli investimenti previsti per lo sviluppo dell'itinerario Pontremolese sono confluiti in un unico programma, nell'ambito del quale risultava compreso l'investimento in questione. Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011 la quota finanziata di questo programma ammontava a 851 M€, comprensiva delle risorse che il CIPE con delibera n. 19/2009 aveva assegnato all'intervento "Linea Pontremolese: prima sub-tratta funzionale compresa tra le stazioni di Parma e Vicofertile".

Più nello specifico, nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011 le risorse dell'investimento in questione ammontano complessivamente a 294,24 M€, così articolate:

- contributi pluriennali per 234,6 M€ a valere su fondi di Legge Obiettivo di cui alla delibera CIPE n. 19/2009;
- altre risorse statali pari a 59,65 M€ assegnate al progetto nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti.

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012, a seguito di una serie di atti normativi intervenuti fra il 2010 e il 2011, che hanno determinato una riduzione di risorse sul capitolo del Bilancio MEF 7122 dedicato agli investimenti di RFI per la rete convenzionale, le coperture finanziarie dell'investimento sono passate a 56,25 M€ per effetto delle seguenti variazioni:

- trasferimento di un importo pari a 150,75 M€ dei finanziamenti di Legge Obiettivo dal progetto di “Raddoppio della tratta Parma-Vicoforte” al 1° lotto del “Collegamento della linea ferroviaria Orte - Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara”. Tale rimodulazione è stata approvata con la delibera CIPE n. 128/2012 che ha revocato il finanziamento al “Raddoppio della tratta Parma-Vicoforte” e contemporaneamente assegnato l'importo al Nodo di Falconara.
- trasferimento dalla “sub-tratta funzionale compresa tra le stazioni di Parma e Vicoforte” all'intervento “Raddoppio della tratta Solignano-Fornovo” di un valore complessivo di risorse pari a 87,3 M€, di cui 45,4 M€ a carico di assegnazioni su fondi di Legge Obiettivo e 41,9 M€ a carico di stanziamenti della Finanziaria 2007 (L. 27.12.2006 N° 296 - articolo 1, comma 965).

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, le coperture finanziarie complessive sono passate da 56,25 M€ a 97,0 M€ per effetto delle seguenti variazioni:

- reintegro dei 45,4 M€ assegnati con la delibera CIPE n. 19/2009 al “Raddoppio Berceto-Chiesaccia” e trasferiti al “Raddoppio Solignano-Fornovo”, reso possibile dalle nuove risorse stanziare dalla legge di Stabilità 2015;
- definanziamento di 4,65 M€ stanziati dalla Legge 23.12.2000 n. 388 (Finanziaria 2001); risorse mai trasferite dal MEF ad RFI.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. “Decreto fiscale”, tali importi sono confermati.

4.5. Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole) (CUP J71H02000110008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

	Descrizione progetto	Iter Procedurale						Valori Economici									
		I° Elaborato			II° Elaborato			Approv. CIPE	limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CDP-1	Risorse agg. 2016 CDP-1	Costo	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)	
NPP 0240	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. CIPE	n. 79 del 29/09/2003	n. 85 del 29/03/2006	limite di spesa n. 79 del 29/09/2003	622,40	622,40	642,40	601,40	20,00	-21,00

Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nel Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 79/2003;
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 85/2006

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 29.03.2006 con delibera n. 85 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo dell'investimento con un limite di spesa e coperture finanziarie pari a 622,40 M€.

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012 a seguito di una serie di atti normativi intervenuti fra il 2010 e il 2011, che hanno determinato una riduzione di risorse sul capitolo del Bilancio MEF 7122 dedicato agli investimenti di RFI per la rete convenzionale, le coperture finanziarie dell'investimento sono state ridotte di 41 M€ e sono passate a 581,0 M€.

Come da indicazioni del CIPE con Delibera n° 10/2009, sono stati prioritariamente considerati gli investimenti per i quali le risorse a carico del capitolo non risultano ancora state impegnate con atti negoziali con terzi.

Per il potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole il definanziamento ha riguardato risorse non operative destinate alla fase realizzativa dell'investimento. Gli interventi finanziati assicurano comunque la realizzazione dello scalo di Voltri mare secondo la configurazione prevista dal Protocollo di Intesa del 27 settembre 2011 tra Autorità Portuale di Genova ed RFI e la realizzazione del fabbricato viaggiatori di Voltri.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 642,4 M€ per l'estensione del perimetro del progetto alle opere necessarie all'inserimento della stazione di Genova Piazza Principe nell'ACC-M di Nodo.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è stato confermato il costo dell'investimento per un valore pari a 642,400 M€ e sono state assegnate risorse pari a 20 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 601 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n° 225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", tali importi sono confermati.

punto a)

La variazione del costo, pari a 20 M€, recepita nel Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, è dovuta:

- all'estensione del perimetro del progetto alle opere necessarie all'inserimento della stazione di Genova Piazza Principe nell'ACC-M di Nodo.

punto b)

La variazione delle coperture finanziarie, pari a 21 M€ è dovuta:

- al definanziamento per 41 M€ riferito al rinvio del completamento del PRG di Voltri, nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011.
- assegnazione di risorse pari a 20 milioni di euro a copertura delle attività aggiuntive inserite nel perimetro dell'investimento, nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016.

4.6. Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale) (CUP J71J04000000008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale								Valori Economici									
		1° Elaborato				II° Elaborato				Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CDP-1 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CDP-1 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)			
0289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. CIPE	PD CIPE	n.91 del 29/07/2005	settembre-12	FD (*)	n.91 del 29/07/2005	1.540,10	619,80	1.540,10	266,10	0,00	-353,70

(*) Si precisa che il progetto è stato inviato al MIT senza avviare l'iter di Legge Obiettivo, in attesa di istruzioni per l'eventuale proseguo delle procedure di concertazione pubblica.

Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 91/2005

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 29.07.2005 con delibera n. 91 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'investimento con un limite di spesa di 1.540,10 M€ e risorse pari a 619,80 M€.

Nel Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 63/2007, la situazione finanziaria del progetto prevedeva coperture finanziarie complessive per 619,8 M€ in coerenza con quanto previsto dalla citata delibera CIPE.

Con l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, a seguito di una serie di atti normativi intervenuti fra gli anni 2008 e 2010 che hanno determinato, a valere sui capitoli del Bilancio dello Stato dedicati agli investimenti di RFI, una significativa riduzione di risorse per un totale di 3.677 M€, di cui 3.669 M€ per la Rete Convenzionale. In tale ambito sono state ridotte le risorse per il "raddoppio Genova - Ventimiglia, tratta Andora - Finale" per complessivi 576,7 M€, destinate a parziale copertura della fase realizzativa previste nella Tabella C, in linea con i criteri di applicazione del definanziamento definiti

dal CIPE con la Delibera n° 10/2009. Considerato che il progetto approvato dal CIPE con un tracciato che si discosta significativamente dalla linea attualmente in esercizio non prevede la possibilità di articolare il raddoppio secondo fasi funzionali, non si sono ravvisate nel breve periodo le condizioni per un utilizzo delle risorse finanziarie di competenza allocate nel programma d'opere. Sono state fatte salve dal definanziamento le risorse allocate in Tabella A e necessarie al completamento della fase di progettazione, pari a 43,2 M€.

Con l'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012, le coperture finanziarie dell'investimento, per la quota eccedente i costi per la progettazione definitiva, hanno subito una ulteriore riduzione pari a 2,1 M€ e sono passate a 41,1 M€.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, sono state recepite le risorse stanziare dall'art. 1 comma 240 della Legge 190/2014 (Stabilità 2015) complessivamente pari a 225 M€ che riporta la seguente formulazione: “... al fine di avviare i lavori sulla tratta Andora Finale Ligure è autorizzato un contributo quindicennale in erogazione diretta di 15 milioni di euro a decorrere dal 2016”, arrivando a sommare complessivamente risorse per 266 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. “Decreto fiscale”, tali importi sono confermati.

RFI, interpretando l'articolo di legge, ha proposto di allocare lo stanziamento al raddoppio della tratta Andora-Finale Ligure.

Considerato che si tratta di un raddoppio completamente in variante di tracciato rispetto all'attuale linea ferroviaria, con lo stanziamento di 225 M€ non potrà essere avviato alcun appalto che consenta di ricollegare la variante alla linea storica e consentire la funzionalità dell'opera all'esercizio ferroviario.

Ne consegue che lo stanziamento di 225 M€ non potrà essere utilizzato per il raddoppio Andora-Finale Ligure fino a quando non saranno disponibili le risorse a copertura dell'intero intervento, ossia ulteriori 1.274 M€.

Proposta RFI

Con l'obiettivo di utilizzare il prima possibile le risorse che la legge 190/2014 ha stanziato in forma generica per “... avviare i lavori sulla tratta Andora Finale Ligure ...”, si propone di destinare le risorse al finanziamento di:

1. un nuovo specifico progetto di investimento per potenziare la linea esistente;
2. sostenere i costi della progettazione esecutiva delle opere di cantierizzazione e tutte le indagini geognostiche del raddoppio in variante.

Con questa soluzione è possibile perseguire nel contempo il duplice obiettivo di offrire in tempi rapidi un miglioramento dell'offerta di trasporto ferroviaria e avviare le attività affinché, nel medio-lungo periodo, si possa realizzare una nuova linea di maggiori prestazioni.

In particolare gli interventi di potenziamento dell'attuale linea potrebbero riguardare i seguenti ambiti:

- 1.a) Interventi di contenimento del rischio idrogeologico
- 1.b) Upgrade tecnologico dei sistemi di segnalamento con governo della circolazione da Posto Centrale

- 1.c) Velocizzazione itinerari in stazione di Alassio (da entrambi i lati) e in stazione di Pietra Ligure (lato Finale L.)
- 1.d) Realizzazione sottopasso in stazione di Pietra Ligure
- 1.e) Soppressione Passaggi a Livello: sulla tratta sono presenti diversi PL, di cui alcuni a poche centinaia di metri di distanza (in particolare nella tratta Loano – Pietra L. sono presenti 6 PL).
- 1.f) Rinnovo sistema Informazioni al pubblico
- 1.g) Rinnovo/Risanamento della massicciata
- 1.h) Adeguamenti TE.

La variazione delle coperture finanziarie, pari a 353,7 M€ è dovuta:

- al definanziamento per 578,7 M€ riferita al rinvio della fase realizzativa dell'investimento, recepito negli aggiornamenti 2009 e 2010/2011 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011.
- assegnazione di risorse pari a 225 milioni di euro per l'avvio di lavori sulla tratta Andora Finale Ligure, recepita nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 .

4.7. Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio (tratta Giampilieri-Fiumefreddo) (CUP J11H02000070008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale						Valori Economici										
		I° Elaborato			II° Elaborato			Approv. CIPE	limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CDP-I	Costo 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CDP-I	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)		
0249	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio (tratta Giampilieri-Fiumefreddo)	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE	n. 62 del 27/05/2005	giugno-03	PP	n. 62 del 27/05/2005	1970,00	458,00	2300,00	871,94	330,00	413,94

Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 62/2005
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 62/2005

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 27.05.2005 con delibera n. 62 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'investimento con un limite di spesa di 1.970,00 M€ e risorse pari a 458,00 M€.

Con l'Accordo Preliminare al 4° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 46/2006, sono state assegnate ulteriori risorse pari a 1.512 M€ per il completamento della copertura finanziaria dell'investimento. Infatti nel Contratto di Programma 2007-2011, parte Investimenti, su cui il CIPE si è espresso con la delibera n. 63/2007, l'investimento presenta copertura finanziaria di 1.970 M€, pari all'intero costo.

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, a seguito di una serie di atti normativi intervenuti nel corso del 2008 che hanno determinato, a valere sui capitoli del Bilancio

dello Stato dedicati agli investimenti di RFI, una significativa riduzione di risorse per un totale di 3.677 M€, di cui 3.669 M€ per la Rete Convenzionale, le coperture finanziarie dell'investimento sono passate a 45,9 M€.

Come da indicazioni del CIPE che, con Delibera n° 10/2009, ha definito il criterio di applicazione del citato definanziamento al Contratto di Programma - indicando di ridurre prioritariamente le disponibilità finanziarie degli interventi ricompresi nelle Tabelle programmatiche non ancora oggetto di atti negoziali verso terzi e, ove fosse necessario, anche quelle delle opere incluse nella tabella delle Opere in Corso - il definanziamento sul Raddoppio Giampileri- Fiumefreddo ha riguardato risorse non operative destinate alla fase realizzativa dell'investimento e non ha pertanto prodotto effetti nelle attività di redazione della progettazione.

In data 28.06.2013 si è positivamente concluso il Tavolo tecnico istituito dalla Regione Sicilia, in ottemperanza alle prescrizioni vincolanti definite in sede di approvazione del Progetto Preliminare, per il confronto con gli Enti Locali per definire un tracciato condiviso anche dai Comuni che avevano espresso parere contrario. Gli approfondimenti progettuali elaborati, finalizzati anche al contenimento dei costi, hanno consentito di acquisire il parere favorevole dei suddetti Comuni unitamente a quello di Savoca, che aveva richiesto una traslazione del tracciato.

A settembre 2013 è stata ufficializzata dalla Regione Sicilia la chiusura del Tavolo Tecnico. Si è pertanto avviata la fase di adeguamento del Progetto Preliminare alle risultanze del tavolo tecnico e alle normative intervenute soprattutto in materia di sicurezza in galleria; il progetto preliminare è stato completato ed approvato da RFI. A giugno 2014 RFI ha richiesto al MIT l'autorizzazione a poter procedere alla pubblicazione del progetto preliminare.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, a seguito di una serie di tagli ed accantonamenti avvenuti nel corso del 2014 sui capitoli MEF 7122, 7123 e MIT 7540, l'opera di "Completamento del raddoppio (tratta Giampileri-Fiumefreddo)" è stata inserita fra quelle in stand-by e le risorse ridotte di un importo pari a 33 M€, passando ad un totale di risorse disponibili di 13 M€.

L'investimento è stato individuato in base ai criteri stabiliti dal CIPE con la Delibera n°10/2009, che prevede di considerare prioritariamente gli investimenti per i quali le risorse a carico del capitolo non risultano ancora impegnate con atti negoziali con terzi.

Avendo sostanzialmente esaurito le disponibilità di risorse allocate su investimenti in fase di pianificazione si è reso necessario estendere i tagli ad investimenti in avanzata fase progettuale o di avvio a realizzazione, allocando prioritariamente i tagli sugli interventi meno maturi.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 2.300,00 M€ e sono state assegnate risorse pari a 33 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 45,94 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", è stato confermato il costo dell'investimento per un valore pari a 2.300,00 M€ e sono state assegnate risorse pari a 826,00 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 871,94 M€.

punto a)

La variazione del costo, pari a 330 M€, recepita nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, è dovuta:

- all'adeguamento del Progetto Preliminare alle risultanze del tavolo tecnico e alle normative intervenute soprattutto in materia di sicurezza in galleria

punto b)

La variazione delle risorse, pari a 414 M€ è dovuta:

- ai definanziamenti intercorsi nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 e nel Contratto di Programma 2012-2016;
- all'assegnazione delle risorse a completamento della copertura del costo di progettazione nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016;
- all'assegnazione delle risorse per la realizzazione della 1[^] fase funzionale del progetto, precisamente il raddoppio della tratta Fiumefreddo-Taormina, nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016.

4.8. Nodo di Catania: Interramento stazione centrale (CUP J11H03000140008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale						Valori Economici										
		I° Elaborato			II° Elaborato			Approv. CIPE	limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CDP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CDP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)			
0270	Nodo di Catania: Interramento stazione centrale	Data 1° trasmissione	Attività trasmessa	Approv. CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. CIPE	n. 45 del 29/09/2004	giugno-03	PP	n. 45 del 29/09/2004	507,00	11,61	626,00	16,61	119,00	5,00

Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 45/2004
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 45/2004

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 29.09.2004 con delibera n. 45 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'investimento con un limite di spesa di 507,00 M€ e risorse pari a 11,61 M€.

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012, in coerenza con il Piano per il Sud, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 580 M€, determinata dall'adeguamento tariffario al 2009 del progetto preliminare e assegnate risorse su fonti statali per un importo pari a 111 M€, passando ad un totale di risorse disponibili di 124 M€.

Nel 2012 l'Amministrazione comunale di Catania, sulla base del nuovo Piano Regolatore Generale della città, che prevede un nuovo assetto della linea ferroviaria significativamente diverso da quello previsto nel progetto preliminare approvato dal CIPE, sia in termini di tracciato che di sviluppo realizzativo, ha richiesto una variante di tracciato che eviti l'attraversamento del centro storico e realizzati, in un'unica fase, l'interramento della linea della stazione di Catania e il raddoppio della tratta Catania C.le (Bivio Zurria) e Catania Acquicella.

In data 20.03.2013, nella riunione n. 1 del Comitato di Attuazione e Sorveglianza del CIS per la realizzazione della direttrice Messina-Catania-Palermo, il Responsabile Unico di Contratto ha segnalato l'opportunità che sull'interramento del Nodo di Catania vengano effettuati approfondimenti che possano consentire di confrontare soluzioni alternative". Il Responsabile Unico di Contratto ha proposto, ed il Comitato di Attuazione ha approvato, l'elaborazione da parte di RFI di un documento di analisi comparativa che consenta di fare le opportune scelte alle scadenze programmate".

A luglio 2013 RFI ha trasmesso l'analisi comparativa tra le due soluzioni progettuali proposte ed è tuttora in attesa delle determinazioni del MIT sulla proposta.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, è stato recepito il nuovo costo dell'investimento pari a 626 M€. Inoltre, a seguito di una serie di tagli ed accantonamenti avvenuti nel corso del 2014 sui capitoli MEF 7122, 7123 e MIT 7540, l'opera "Nodo di Catania: Interramento stazione centrale" è stata inserita fra quelle in stand-by e le risorse ridotte di un importo pari a 111 M€, passando ad un totale disponibile di 13 M€. L'investimento è stato individuato in base ai criteri stabiliti dal CIPE con la Delibera n°10/2009, che prevede di considerare prioritariamente gli investimenti per i quali le risorse a carico del capitolo non risultano ancora impegnate con atti negoziali con terzi. Avendo sostanzialmente esaurito le disponibilità di risorse allocate su investimenti in fase di pianificazione si è reso necessario estendere i tagli ad investimenti in avanzata fase progettuale o di avvio a realizzazione, allocando prioritariamente i tagli sugli interventi meno maturi.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, sono state assegnate risorse pari a 5 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 16,61 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", tali importi sono confermati.

punto a)

La variazione del costo, pari a 119 M€ è dovuta:

- all'adeguamento tariffario al 2009 del progetto preliminare recepito nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011
- all'adozione della nuova soluzione progettuale proposta dall'Amministrazione comunale di Catania recepita nel Contratto di Programma Investimenti 2012-2016

punto b)

La variazione delle risorse, pari a 5 M€ è dovuta:

- assegnazione di risorse finanziarie ad integrazione dei maggiori costi delle progettazioni già avviate prevista nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016
- finanziamenti assegnati con il Decreto interministeriale MIT/MEF n. 22589 del 30.12.2004, revocati dal successivo Decreto MIT/MEF n. 405 del 16.11.2012 e infine ripristinati con l'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016.

4.9. AV/AC Milano - Verona tratta Brescia –Verona (CUP F81H91000000008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale						Valori Economici						
		I° Elaborato			II° Elaborato			Approv. CIPE	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP1 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP1 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. CIPE trasmessa	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa							
0361	Tratta Milano-Verona (Brescia-Verona)	marzo-03	PP	n.120 del 05/12/2003		settembre-14	PD	n.120 del 05/12/2003	2.720,0		3.837,3	2.268,1	1.117,3	2.268,1

Il limite di spesa di 2.720 M€ indicato in tabella per la tratta Brescia-Verona è stato determinato extrapolando la prima stima di costo effettuata per la tratta Treviglio-Brescia pari a 2.000 M€ (riportata nel Contratto di Programma - Investimenti 2007-2011).

Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma - Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 120/2003, secondo il costo della tratta Treviglio-Brescia riportato nel Contratto di Programma - Investimenti 2007-2011
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 120/2003

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti.

In data 05.12.2003 con delibera n. 120 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'intera "linea AV/AC Milano –Verona" con un limite di spesa di 4.720,00 M€, ed oneri aggiuntivi pari a 384,1 M€ per la realizzazione di opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale, non considerati nella stima di costo del progetto preliminare.

Nel Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 63/2007, l'investimento in esame "Linea Milano-Verona (tratta Brescia-Verona)" è stato rappresentato con una stima di costo pari a 2800 M€ e coperture finanziarie complessive per 62,0 M€.

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, a seguito di una ricognizione sulle coperture di tutti i progetti inclusi nel "Resto del Sistema", finalizzata ad assicurare la copertura finanziaria alla progettazione della tratta Treviglio-Brescia, le risorse finanziarie della "Linea Milano-Verona (tratta Brescia-Verona)" sono state ridefinite pari a 53,0 M€.

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012 sono state assegnate all'investimento risorse finanziarie per 27 M€ arrivando ad un valore complessivo pari a 80 M€.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, è stato recepito quanto disposto con l'art.1 comma 76 della Legge 27 dicembre 2013 n. 147 (Stabilità 2014), che ha individuato, rispetto al precedente Contratto di Programma 2007-2011, nuovi interventi infrastrutturali da realizzare per lotti costruttivi in particolare “le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, come riportato nella seguente formulazione:

“...Le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191. Il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere. A tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029. A valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato.”

Con lo stesso art. 1 comma 76 della Legge 27 dicembre 2013 n. 147 (Stabilità 2014) è stato assegnato uno stanziamento complessivo pari a 1.800 M€ da destinare al finanziamento delle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia e delle tratte Apice-Orsara e Frasso Telesino-Vitulano della Linea AV/AC Napoli-Bari, di cui all'investimento relativo alla nuova linea AV/AC Milano-Verona tratta Brescia-Verona è stata assegnata una quota pari a 768 M€.

Con l'occasione sono state spostate nella tabella “Opere ultimate” attività propedeutiche all'investimento già realizzate di importo corrispondente a 80 M€, è stata inoltre recepita la nuova stima di costo dell'investimento “Linea Milano-Verona (tratta Brescia-Verona)” pari a 3.954,00 M€.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è stata confermata la stima di costo dell'investimento pari a 3.954,00 M€ e sono state assegnate risorse pari a 1.500 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 2.268,1 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. “Decreto fiscale”, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 3.837,30 M€ e sono state confermate le risorse pari a 2.268,1 M€.

punto a)

La variazione del costo, pari a 1.117 M€ è dovuta:

- alla valorizzazione della stima di costo effettuata in sede di progetto definitivo presentato da Cepav Due nel 2006, aggiornata al 2013, e di una valutazione parametrica degli adeguamenti normativi intervenuti.
- all'estensione del perimetro del progetto per l'inserimento dell'ingresso urbano a Verona funzionale all'attivazione della tratta AV/AC Brescia-Verona e, nello specifico:

- interventi funzionali all’inserimento della Brescia-Verona sui binari IV e VI di Verona Porta Nuova;
- nuova “stazione elementare AV” di Verona Porta Nuova.

I suddetti interventi erano precedentemente inclusi nel progetto del “Nodo AV/AC di Verona”, trasmesso da RFI al MIT per l’avvio dell’iter autorizzativo ai sensi della cd. “Legge Obiettivo” ed approvato dal CIPE con delibera n. 10/2008, cui la Corte dei Conti ha ricusato il visto di legittimità per la mancata individuazione delle fonti di finanziamento necessarie. Nell’aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 per il “Nodo AV/AC di Verona” è prevista la sola progettazione preliminare già realizzata.

- approfondimenti progettuali per la tratta AV/AC Brescia-Verona e verifica di congruità del prezzo forfettario da parte di Italferr per la tratta AV di competenza del GC Cepav Due e progettazione preliminare dell’ingresso ovest al nodo di Verona (progetto inviato al MIT con nota del 11.5.2016).

punto b)

La variazione delle risorse, pari a 2.268 M€ è dovuta:

- all’assegnazione di risorse finanziarie dedicate alla realizzazione dell’investimento e attribuite dalle Leggi di Stabilità 2014 e 2015.

4.10. Linea AV/AC Verona – Vicenza – Padova (CUP J41E91000000009)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale						Valori Economici							
		I° Elaborato			II° Elaborato			Approv. CIPE	limite di spesa	Limito di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CDP1 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CDP1 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
0362	Linea AV/AC Verona Padova: 1° lotto funzionale Verona-bivio Vicenza											2.790,0	1.363,9		
0362	Linea AV/AC Verona Padova: 2° lotto funzionale attraversamento di Vicenza	giugno-03	PP	n. 94 del 29/03/2006						4.483,0	156,30	805,0	150,0	428,0	1.357,6
1135	Linea AV/AC Verona Padova: 3° lotto funzionale Vicenza(e)-Padova									4483,00	156,30	1.316,0	-		
		Totale investimento								4483,00	156,30	4911,00	1513,94	428,00	1357,64

Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 94/2006
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 94/2006

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 29.03.2006 con delibera n. 94 il CIPE ha preso atto che il costo complessivo della “Linea AV/AC Verona – Padova” risulta pari a 4.483 M€ ed approvato con prescrizioni il progetto preliminare, limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova, con un limite di spesa di 3.333,00 M€ e risorse pari a 156,3 M€.

Per la tratta intermedia Montebello Vicentino – Grisignano di Zocco, il CIPE ha altresì individuato il solo corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato, prescrivendo che:

“...la seconda fase funzionale sarà costituita dalla realizzazione di un nuovo tracciato che sotto attraverserà, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Selticà, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e quindi proseguirà in affiancamento alla ferrovia esistente tra Lerino e Grisignano di Zocco”.

Nel Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 63/2007, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 5.130 M€ e coperture finanziarie complessive per 171,0 M€.

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, a seguito di una ricognizione sulle coperture di tutti i progetti inclusi nel “Resto del Sistema”, finalizzata ad assicurare la copertura finanziaria alla progettazione della tratta Treviglio-Brescia, le risorse finanziarie della “Linea Milano-Verona (tratta Verona-Vicenza-Padova)” sono state ridefinite pari a 161,0 M€.

In data 02.08.2012 il MIT ha istituito un apposito tavolo tecnico per analizzare le diverse alternative di tracciato per l'attraversamento del territorio vicentino.

In data 29.07.2014 le attività del tavolo tecnico hanno trovato conclusione con la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Veneto, RFI S.p.A., il Comune di Vicenza e la Camera di Commercio di Vicenza, con il quale RFI si è impegnata a procedere alla redazione di uno Studio di Fattibilità sulla nuova soluzione progettuale proposta dagli Enti Locali, in variante rispetto al Progetto Preliminare approvato dal CIPE con delibera n. 94/2006 per la tratta tra Montebello Vicentino e Vicenza.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, è stato recepito quanto disposto con l'art.1 comma 76 della Legge 27 dicembre 2013 n. 147 (Stabilità 2014), che ha individuato, rispetto al precedente Contratto di Programma 2007-2011, nuovi interventi infrastrutturali da realizzare per lotti costruttivi in particolare “le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, che riporta la seguente formulazione:

“...Le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191. Il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere. A tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029. A valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato.”

Con lo stesso art. 1 comma 76 della Legge 27 dicembre 2013 n. 147 (Stabilità 2014) è stato assegnato uno stanziamento complessivo pari a 1.800 M€ da destinare al finanziamento delle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia e delle tratte Apice-Orsara e Frasso Telesino-Vitulano della Linea AV/AC Napoli-Bari, di cui all'investimento relativo alla nuova linea AV/AC Verona-Padova è stata assegnata una quota pari a 321 M€, per complessive coperture finanziarie pari a 369,0 M€.

Con l'occasione sono stati spostati nella tabella “Opere ultimate” attività propeedeutiche all'investimento già realizzate di importo corrispondente a 113,0 M€.

In data 9.12.2014 è stato sottoscritto tra MIT ed RFI l'Accordo per l'aggiornamento del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e per il recepimento della nuova stima di costo della tratta Verona-Padova pari a 5.402,00 M€.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è stata confermata la stima di costo dell'investimento pari a 5.402,00 M€ e sono state assegnate risorse pari a 1.500 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 1.869,0 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 4.911,00 M€ e rimodulate le risorse ad un importo pari a 1.513,94 M€.

punto a)

La variazione del costo, pari a 428 M€ è dovuta:

- alla nuova soluzione progettuale per l'attraversamento del territorio vicentino proposta con lo studio di fattibilità;
- aggiornamento del costo per tenere conto della rivalutazione monetaria e delle normative sopravvenute;
- all'estensione del perimetro del progetto per l'inserimento dell'ingresso urbano a Verona funzionale all'attivazione della tratta AV/AC Verona-Vicenza.

I suddetti interventi erano precedentemente inclusi nel progetto del "Nodo AV/AC di Verona", trasmesso da RFI al MIT per l'avvio dell'iter autorizzativo ai sensi della cd. "Legge Obiettivo" ed approvato dal CIPE con delibera n. 10/2008, cui la Corte dei Conti ha ricusato il visto di legittimità per la mancata individuazione delle fonti di finanziamento necessarie. Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 per il "Nodo AV/AC di Verona" è prevista la sola progettazione preliminare già realizzata, con l'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016 si è provveduto ad includere tra gli interventi funzionali all'ingresso della tratta AV/AC Verona-Padova nel Nodo di Verona (cd. "Nodo di Verona Est") anche la realizzazione di una nuova "stazione elementare AV" a Verona Porta Nuova. Quanto sopra, ha comportato che il costo del 1^ Lotto Funzionale "Verona-Bivio Vicenza" risulta ora definito nell'importo di 2.790 M€.

- all'evoluzione della soluzione di attraversamento del nodo di Vicenza oggetto dell'Addendum al Protocollo di Intesa con la Regione Veneto, il Comune di Vicenza ed il MIT del 29-30 ottobre 2015, nel quale è stato convenuto, tra l'altro, di:

✓ riarticolare, nell'ambito dell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 parte investimenti, i lotti funzionali della Verona-Padova come segue:

- Lotto Funzionale 1: da Verona a Bivio Vicenza;
- Lotto Funzionale 2: attraversamento di Vicenza;
- Lotto Funzionale 3: da Vicenza a Padova;

✓ effettuare un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza, correlare il programma di realizzazione del 1° e del 2° Lotto Funzionale e - a tal fine - allocare sul 2° Lotto Funzionale un'opportuna quota dei finanziamenti già stanziati con le leggi vigenti.

Per quanto riguarda il Lotto Funzionale 1 “Verona-Bivio Vicenza” RFI ha trasmesso al MIT il progetto definitivo per l'avvio dell'iter autorizzativo.

Per quanto riguarda il Lotto Funzionale 2 “attraversamento di Vicenza”, in aderenza all'Addendum al Protocollo d'Intesa di ottobre 2015, RFI ha trasmesso al Comune di Vicenza l'analisi comparativa tra le possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza.

In esito al confronto in corso con l'Amministrazione comunale, la Soluzione che appare quella maggiormente in linea con le esigenze del territorio è quella che prevede la Stazione in Viale Roma e una fermata a Vicenza Fiera, con tracciato della linea AV/AC in superficie ed in affiancamento alla linea esistente, la cui stima di costo è pari a 805 M€. L'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016 tiene pertanto conto della riduzione di costo conseguente alla nuova soluzione progettuale per l'attraversamento di Vicenza.

punto b)

La variazione delle risorse pari a 1.357,6 M€ è dovuta:

- all'assegnazione di risorse finanziarie dedicate alla realizzazione dell'investimento e attribuite dallo Sblocca Italia e dalla Legge di Stabilità 2014 e 2015;
- alla riduzione della dotazione finanziaria dell'investimento prevista nell'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 di un importo pari a 355 M€, in considerazione dei ritardi registrati nell'avanzamento progettuale dell'investimento relativo alla nuova linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova, riferibili prevalentemente agli esiti dello studio di fattibilità dell'attraversamento di Vicenza.

Si ricorda che, ai sensi dell'art. 1 comma 76 della Legge di Stabilità 2014, la realizzazione della nuova linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova è prevista con il meccanismo dei “lotti costruttivi”, pertanto la riduzione della dotazione finanziaria non pregiudica l'utilizzazione delle risorse che residuano.

4.11. Raddoppio Spoleto-Terni (CUP J61H020000900008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale						Valori Economici										
		I° Elaborato			II° Elaborato			Approv. CIPE	limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo aggr. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse aggr. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)			
0226	Raddoppio Spoleto-Terni	Data 1° trasmissione al MIT	giugno-03	Attività trasmessa	PP	n. 68 del 27/05/2005	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	febbraio-13	Attività trasmessa	FD (*)	n. 68 del 27/05/2005	532,34	529,00	572,34	11,42	40,00	-517,58

(*) Si precisa che il progetto è stato inviato al MIT senza avviare l'iter di Legge Obiettivo, in attesa di istruzioni per l'eventuale proscioglimento delle procedure di concertazione pubblica.

Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 68/2005
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 68/2005

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 27.05.2005 con delibera n. 68 il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare dell'investimento autorizzando un limite di spesa di 532,34 M€ e coperture finanziarie per la realizzazione dell'investimento pari a 529 M€, corrispondenti al costo base del progetto, escluse le prescrizioni, da individuare sul Contratto di Programma 2001-2005 e nei relativi "addendum".

Tali risorse sono state contrattualizzate con l'Accordo Preliminare al 4° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 46/2006.

Nel Contratto di Programma 2007-2011, parte Investimenti, su cui il CIPE si è espresso con la delibera n. 63/2007, l'investimento è rappresentato con una stima di costo pari a 532,34 e coperture finanziarie pari a 529 M€.

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, a seguito di una serie di atti normativi intervenuti fra gli anni 2008 e 2010 che hanno determinato, a valere sui capitoli del Bilancio dello Stato dedicati agli investimenti di RFI, una significativa riduzione di risorse per un totale di 3.677 M€, di cui 3.669 M€ per la Rete Convenzionale, le coperture finanziarie dell'investimento hanno subito una riduzione pari a 511,44 M€ e sono passate a 17,56 M€.

Il defanziamento ha riguardato le risorse destinate a copertura della fase realizzativa, in linea con i criteri di applicazione del defanziamento definiti dal CIPE con la Delibera n° 10/2009. Restano assicurate le risorse allocate in Tabella A necessarie al completamento della fase di progettazione.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 572,34 M€ con coperture finanziarie pari a 11,42 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", tali importi sono confermati.

punto a)

La variazione del costo, pari a 40 M€ è dovuta:

- agli approfondimenti progettuali effettuati al livello di progettazione definitiva,
- al recepimento delle prescrizioni emanate dal CIPE in sede di approvazione della progettazione preliminare
- al recepimento della nuova normativa sulla "Sicurezza delle gallerie ferroviarie" introdotta dal D.M. 28.10.05
- all'attualizzazione del costo dell'intervento dal 2003 ad oggi, solo in parte compensato dalla modifica della modalità di appalto da Contraente Generale, prevista nel progetto preliminare, a quella ad Appalto Integrato prevista nel progetto definitivo.

punto b)

La variazione delle coperture finanziarie, pari a 517,58 M€ è dovuta:

- al defanziamento sul capitolo del Bilancio MEF 7122

- al definanziamento delle risorse assegnate con l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011 a seguito delle rimodulazioni effettuate al Decreto interministeriale MIT/MEF n. 22589 del 30.12.2004 - revocato dal successivo Decreto MIT/MEF n. 405 del 16.11.2012.

4.12. Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero): lotti 1, 2, e 4 (CUP J94F0400020001) e lotto 3 (CUP J41C090000000005)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale						Valori Economici							
		I° Elaborato			II° Elaborato			Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CDP-I (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)		
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE	limite di spesa Approv. CIPE						
0292	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero): lotto 1			n. 82 del 18/11/2010		agosto-11	PD	n. 6 del 18/02/2013	n. 82 del 18/11/2010	1618,40	102,00	1574,50	1478,00	0,00	
0292	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero) sublotto 1: fluidificazione del traffico											43,60	43,60	0,00	
0292	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero): lotto 2	giugno-03	PP								102,00	851,60	8,29	n.a.	1449,49
0292	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero): lotto 4											997,80	14,70	n.a.	
0337	Quadruplicamento Fortezza-Verona. Lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto.	aprile-09	PP									1555,00	6,90	n.a.	
Totale investimento										1618,40	102,00	5022,50	1551,49	0,00	1449,49

Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- c) coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 6/2013

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 18.02.2013 con delibera n. 6 il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo del Sublotto funzionale "Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente" del Lotto 1, con un limite di spesa di 43,60 M€ e risorse pari a 43,60 M€. Nella medesima sede il CIPE ha anche confermato il costo del 1° lotto "Fortezza - Ponte Gardena" del Quadruplicamento Fortezza - Verona pari a 1.618,4 M€ e la disponibilità di risorse finanziarie per un importo complessivo di 102 M€ a copertura delle attività di progettazione dei lotti 1, 2, 3, 4 e 5 del Quadruplicamento Fortezza - Verona e di una prima fase realizzativa, individuata nel sublotto.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, sono stati recepiti una serie di atti normativi, fra cui le Leggi di stabilità 2013 e 2014 e la delibera CIPE n.40/2013, che hanno assegnato nuove risorse al Quadruplicamento Fortezza – Verona.

Nel dettaglio la delibera CIPE n.40/2013 ha assegnato ad RFI finanziamenti ai sensi dell'articolo 7-ter, comma 2, del D.L. n. 43/2013, convertito con Legge n. 71/2013 e specificamente 70 M€ per la linea ferroviaria Fortezza – Verona, Circonvallazione di Trento. Successivamente a tale provvedimento sono intervenuti accantonamenti delle risorse finanziarie ai sensi del Decreto Legge 35/2013, convertito con modificazioni dalla L. 6 giugno 2013 n. 64, e Decreto Legge 66/2014, convertito con modificazioni dalla L. 23 giugno 2014 n. 89, ed all'art. 1, comma 428, della legge 147/2013 e successive modifiche, che hanno trovato allocazione nelle opere del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 classificate in “stand by”.

Tali risorse finanziarie sono da considerare indisponibili e risultano quindi subordinate all'eventuale svincolo degli accantonamenti ovvero al reintegro a seguito di nuove assegnazioni.

Nel caso specifico della Circonvallazione di Trento, una quota pari a 55 M€ dello stanziamento di cui al citato D.L. 43/2013 è classificata nell'ambito delle opere in “stand by”.

Si rappresenta che la predetta delibera CIPE n.40/2013 che ha stanziato 70 M€ per l'intervento relativo alla Circonvallazione di Trento prevede che l'attribuzione definitiva delle risorse resta subordinata “alla indicazione di uno sviluppo per annualità della spesa coerente con le disponibilità residue del fondo; alla sottoposizione al CIPE, entro il 31 dicembre 2014, del progetto preliminare o definitivo dell'intervento; qualora la proposta non sia presentata nei termini il CIPE procederà a destinare le relative risorse ad altre opere da realizzare per lotti costruttivi, coerentemente con le finalità di cui all'art. 2, commi 232 e ss. della legge n. 191/2009”.

A tale proposito si deve registrare che non è stato sottoposto al CIPE il progetto entro il termine del 31/12/2014 prima citato.

Inoltre è stata recepita la riduzione di risorse TEN del ciclo di programmazione 2007 -2013, ad esito della valutazione intermedia sull'avanzamento del programma (mid-termreview) la Commissione Europea ha disposto alcune modifiche a precedenti decisioni di finanziamento, riducendo l'importo del contributo concesso in funzione delle spese eleggibili previste dalla nuova programmazione lavori. Le riduzioni che hanno interessato la fase progettuale della linea di accesso sud al valico del Brennero sono pari a 16,61 M€. Tali finanziamenti saranno recuperati nella successiva programmazione TEN 2014-2020.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, sono state recepite variazioni del quadro complessivo delle risorse che hanno riguardato fonti statali e fonti comunitarie e sono state operate rimodulazioni delle risorse finanziarie non vincolate per legge al fine di poter assicurare copertura finanziaria alle attività prioritarie, arrivando ad un valore complessivo di coperture finanziarie pari a 98,5 M€.

Nel dettaglio:

- 1) **Definanziamento di 15 M€ a valere del Lotto 3, circonvallazione di Trento:** sono state integralmente defanziate le risorse oggetto della Delibera CIPE n.40/2013 assegnate a RFI ai sensi dell'articolo 7-ter, comma 2, del D.L. n.43/2013 (c.d. Decreto del Fare), convertito con legge n.71/2013, in quanto non sono state rispettate le condizioni riportate in Delibera, nello specifico “non è stato sottoposto al CIPE il progetto preliminare o definitivo dell'intervento entro il 31 dicembre 2014”.
- 2) **Definanziamento di 14 M€ a valere del Lotto 1 e Lotto 4:** sono stati ridotti i contributi comunitari a valere del programma TEN 2007-2013 assegnati con Decisione C(2013) 9374, in quanto nella fase esecutiva del Sub-Lotto 1 è emersa la necessità di non eseguire in anticipazione alcune opere e in fase progettuale sono stati condotti approfondimenti che hanno richiesto maggiori tempi per lo sviluppo della progettazione preliminare del Lotto 4.
- 3) **Rimodulazioni risorse statali a saldo zero:** sono state ottimizzate le risorse statali tra i vari lotti al fine di garantire la copertura delle attività in corso, in particolare sono state ridotte le risorse del Lotto 2: circonvallazione di Bolzano per garantire la copertura della progettazione definitiva del Lotto 1: Quadruplicamento Fortezza-Verona e le progettazioni preliminari del Lotto 4: ingresso nel nodo di Verona e Lotto 3: circonvallazione di Trento.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. “Decreto fiscale”, è stato confermato il costo dell'investimento per un valore pari a 5.022,50 M€ e sono state assegnate ulteriori risorse pari a 1.453,00 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 1.551,50 M€ per la fase realizzativa del quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena, 1° lotto del programma di potenziamento della linea di accesso al valico del Brennero che è strettamente connessa alla realizzazione della nuova linea di valico (1.445 M€), per il completamento progettuale del Lotto 2: circonvallazione di Bolzano (5 M€) e del Lotto 3: circonvallazione di Trento (3 M€).

Contratto di Programma 2017 – 2021 parte Investimenti

APPENDICE N. 4
alla Relazione Informativa

“Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2017-2021”

Dettaglio CUP riferiti ai programmi del CdP-I 2017-2021

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A01	A1004A	J17111000450001	Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Roma-Napoli
A01	A1004A	J24H14000740001	Miglior sicurezza lunghe gallerie NA
A01	A1004A	J27112000070001	Miglior sicurezza lunghe gallerie RC
A01	A1004A	J37B13000340001	Miglior sicurezza lunghe gallerie TS
A01	A1004A	J37B16000470001	Miglior sicurezza lunghe gallerie TS
A01	A1004A	J37111000360001	Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Milano-Bologna
A01	A1004A	J54H13000160001	Miglior sicurezza lunghe gallerie RM
A01	A1004A	J54H14000450001	Miglior sicurezza lunghe gallerie RM
A01	A1004A	J57B13000200001	MIGLIORAMENTO SICUREZZA LUNGHE GALLERIE
A01	A1004A	J57B16000220001	MIGLIORAMENTO SICUREZZA LUNGHE GALLERIE
A01	A1004A	J57B16000260001	Sorveglianza delle gallerie ferroviarie
A01	A1004A	J57E13000230001	MIGLIORAMENTO SICUREZZA LUNGHE GALLERIE
A01	A1004A	J57111000180001	Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Torino-Milano
A01	A1004A	J57112000140001	MIGLIORAMENTO SICUREZZA LUNGHE GALLERIE
A01	A1004A	J87B13000070001	Miglior sicurezza lunghe gallerie FI
A01	A1004A	J87B14000480001	MIGLIORAMENTO SICUREZZA LUNGHE GALLERIE
A01	A1004A	J87E13000610001	Miglior sicurezza lunghe gallerie FI
A01	A1004A	J97B16000300001	Miglior sicurezza lunghe gallerie MI
A01	A1004A	J97111000200001	Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Bologna-Firenze
A01	A1004B	J1705000020001	Monitoraggio e controllo del piano risanamento acustico
A01	A1004B	J19G02000010001	Interventi di risanamento acustico
A01	A1004B	J31H01000190001	Progettazione investimenti per risaname
A01	A1004C	J54H14000590001	Piano per lo sviluppo del trasporto pubblico locale - Interventi di upgrading delle Stazioni (miglioramento accessibilità e obblighi di legge)
A01	A1004E	J17B16000060001	DTP VE Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J27B16000280001	DTP RC Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J37B16000110001	DTP TS Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J57B16000420001	DTP RM Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J67B16000120001	DTP PA Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J67B16000130001	DTP TO Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J77B16000300001	DTP CA Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J87B16000240001	DTP AN Upgr. e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J87B16000250001	DTP BO Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J87B16000260001	DTP FI Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J87B16000510001	DTP BA Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J97B16000210001	DTP MI Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J97B16000220001	DTP NA Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J97B16000230001	DTP VR Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1004E	J97B16000450001	DTP GE Upgr e miglior sicurezza dell'infrastruttura
A01	A1006	J19G01000000001	Soppressione P.L. - interventi diffusi
A01	A1011	J67110000150001	Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Ancona)
A01	A1011	J67110000160001	Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Roma)
A01	A1013A	J17B14000210001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J17B16000070001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J27B14000190001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J27B16000100001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J31H01000200001	Piano eliminaz criticità bacino
A01	A1013A	J37B14000260001	Controllo punti critici DTP TS
A01	A1013A	J37B16000120001	Controllo punti critici DTP TS
A01	A1013A	J57B14000140001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J57B16000170001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J67B14000300001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J67B14000310001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J67B16000140001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J67B16000150001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J77B14000240001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J77B16000090001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J87B14000400001	DTP BO - difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J87B14000410001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J87B14000420001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J87B14000430001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J87B15000390001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J87B16000270001	DTP BO - difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J87B16000280001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J87B16000290001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J87B16000630001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J97B14000260001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J97B14000270001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J97B14000280001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J97B14000290001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J97B16000240001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J97B16000250001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J97B16000260001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J97B16000270001	difesa della sede da fenomeni dissesto idrogeologico
A01	A1013B	J57112000690001	Verifiche sismiche su opere d'arte
A01	A2004A	J11J05000060001	Sistema di supporto alla condotta treno
A01	A2004A	J31H01000230001	SCMT-SSB: Omolog.prot. Sottosistema di bordo

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A01	A2004A	J31H03000340001	SCMT: nuove sperimentazioni
A01	A2004A	J41H02000080001	SCMT-realizzazione SST - Torino
A01	A2004A	J41H02000080011	SCMT-realizzazione SST - Napoli
A01	A2004A	J41H02000080021	SCMT-realizzazione SST - Roma
A01	A2004A	J41H02000080031	SCMT-realizzazione SST - Ancona
A01	A2004A	J41H02000080041	SCMT-realizzazione SST - Milano
A01	A2004A	J41H02000080051	SCMT-realizzazione SST - Bari
A01	A2004A	J41H02000080061	SCMT-realizzazione SST - Firenze(comprende distanziamento 3' Rifredi-Campo Marte)
A01	A2004A	J41H02000080071	SCMT-realizzazione SST - Bologna
A01	A2004A	J41H02000080081	SCMT-realizzazione SST - Verona
A01	A2004A	J41H02000080091	SCMT-realizzazione SST - Trieste
A01	A2004A	J41H02000080141	SCMT-realizzazione SST - Venezia
A01	A2004A	J41H02000080151	SCMT-realizzazione SST - Genova
A01	A2004A	J41H02000080171	SCMT-realizzazione SST - Palermo
A01	A2004A	J41H02000080181	SCMT-ATC: certificazione di conformità
A01	A2004A	J51H04000190001	SCMT-realizzazione SST - Reggio Calabria
A01	A2004A	J57111000200001	Piano per la sicurezza della circolazione-Atto MIT (SSC e diagnostica)
A01	A2004A	J57111000210001	Piano per la sicurezza della circolazione-Atto MIT (SCMT)
A01	A2004A	J8707000000001	Adeguamento ad ERTMS nelle linee di confine (comprende tratte Ranzo-Luino e Domodossola-Iselle)
A01	A2004B	J31H02000040001	RTB.; fase nuovo piano regolatore generale
A01	A2004B	J57110000220001	Impianto di controllo rotabili in uscita dai principali scali ed interporti
A01	A2004B	J57110000230001	Portali Multifunzionali
A01	A2004B	J57111000220001	Piano per la sicurezza della circolazione-Atto MIT (RTB)
A01	A2004C	J54B13001100001	Interventi per sicurezza e regolarità Passaggi a Livello
A01	A2004D	J57B15000000001	Diagnostica Impresenziata
A01	A2004D	J57B16000290001	Diagnostica Impresenziata
A01	A2004D	J57110000210009	Protezione Cantieri e mezzi d'opera
A01	A2004D	J57111000190001	Piano per la sicurezza della circolazione-Atto MIT (Protezione cantieri e mezzi d'opera)
A01	A2004E	J24H16000310001	Dismissione dei contesti di esercizio obsoleti
A01	A2004F	J64H16000160001	Mitigazione effetti venti trasversali
A01	A2004G	J54B13001090001	Attrezzaggi e adeguamenti tecnologici innovativi
A02	A2001B	J14H15000750001	Piano di sviluppo tecnologico della rete
A02	A2001B	J17070000000001	Riconfigurazione impianti SCMT Roma
A02	A2001B	J21H03000140001	Attrezzaggi tecnologici linee ed impianti - Ancona
A02	A2001B	J21H03000140011	Attrezzaggi tecnologici linee ed impianti - Roma
A02	A2001B	J21H03000140021	Attrezzaggi tecnologici linee ed impianti - Torino
A02	A2001B	J21H03000140041	Attrezzaggi tecnologici linee ed impianti - Reggio Calabria
A02	A2001B	J21H03000140051	Attrezzaggi tecnologici linee ed impianti - Milano
A02	A2001B	J2705000010001	Upgrading Tecnologico Venezia-Trieste - 1^ Fase
A02	A2001B	J2706000050001	Riconfig impianti SCMT Bologna
A02	A2001B	J2706000060001	Riconfigurazione impianti SCMT Firenze
A02	A2001B	J27070000000001	Riconfigurazione impianti SCMT Ancona
A02	A2001B	J27110000040001	Accorpamento dei Posti Centrali dei sistemi di Controllo del Traffico Centralizzato (CTC)
A02	A2001B	J31H96000060008	Potenziamento impianti ACEI nodo di Milano
A02	A2001B	J31H96000080008	Sviluppo tecnologico del nodo di Roma
A02	A2001B	J34H14000460001	Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Roma FL4/6 tratta Casilina-Ciampino
A02	A2001B	J3706000090001	Efficientamento Rho e Pavia
A02	A2001B	J3706000170001	Riconfigurazione impianti SCMT Milano
A02	A2001B	J3706000180001	Riconfigurazione impianti SCMT Venezia
A02	A2001B	J37111000040001	Tecnologie nodo di Modena/Marzaglia
A02	A2001B	J4706000110001	Riconfigurazione impianti SCMT Bari
A02	A2001B	J4706000120001	Riconfig Impianti SCMT Palermo
A02	A2001B	J4706000130001	Riconfigurazione impianti SCMT Verona
A02	A2001B	J4706000160001	Riconfigurazione impianti SCMT Bologna e Milano
A02	A2001B	J54H15000960001	Attr.tec.lin/imp.int.rete-eff.upg (MI)
A02	A2001B	J5706000280001	Riconfigurazione impianti SCMT Cagliari
A02	A2001B	J57110000430001	Rinnovo impianti di stazione
A02	A2001B	J64H14000670001	Attr.tec.lin/imp.int.rete-eff.upg (TS)
A02	A2001B	J64H15000810001	Attr.tec.lin/imp.int.rete-eff.upg (TO)
A02	A2001B	J6706000090001	Riconfigurazione impianti SCMT Reggio Calabria
A02	A2001B	J6706000100001	Riconfigurazione impianti SCMT Torino
A02	A2001B	J6707000010001	Riconfigurazione impianti SCMT Napoli
A02	A2001B	J74C14000020002	Nuovo ACEI Fiumetorto
A02	A2001B	J77070000000001	Riconfigurazione impianti SCMT Trieste
A02	A2001B	J77110000290001	Nodo di Torino: adeguamento linea passante interno
A02	A2001B	J81J03000000001	Attrezzaggi tecnologici linee ed impianti - Bologna
A02	A2001B	J91H98000000008	BAB Roma-Napoli via Formia
A02	A2001B	J97110000020001	Telecomando bacini milanesi
A02	A2005	J31H02000060008	1055.TE Rete Radio GSM-R (2^ e 3^ Fase)
A02	A2008	J11H04000110001	Valut. sicurezza e certific. conformità
A02	A2008	J11J05000010001	1°pacch.ricerca appl settore ing civile
A02	A2008	J31C05000000001	SCMT-realizzazione SST tratte AV/AC
A02	A2008	J31H00000140011	Prototipi ed interv. Conn. sicurezza di
A02	A2008	J31H03000450001	Svil.lab. e sper.met.e strum. di prova
A02	A2008	J31H92000050221	Studi e sperimentazioni interdisciplina
A02	A2008	J31H92000050311	Studi sperimentazioni e strumenti di ce
A02	A2008	J31H92000050421	Studi e prototipi comp.sistema di sicurezza
A02	A2008	J37111000050001	High Density Traffic System (H.D.T.S.) - sperimentazione su nodo di Roma

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A02	A2008	J54C14000040001	Sviluppi per Tecnologie IS,TE,TLC e ARM
A02	A2008	J54C14000050001	Sviluppi per Tecnologie ERTMS
A02	A2008	J89B08000110001	Tecn. ERTMS-Sviluppi ed implementazioni
A02	A2009	J31H03000320001	Ammodernamento infr. piano sicurezza
A02	A2009	J50D13000010001	Acquisti a Rimpiazzo - Polfer
A02	A2009	J50D16000030001	Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza
A02	A2009	J50D16000040001	Acquisti a Rimpiazzo - Polfer
A02	A2009	J57B16000280001	Man.Straord.ed Implementativa
A02	A2009	J57I12000720001	Man.Straord.ed Implementativa
A02	A2010	J29B08000210001	Sistemi Informativi Navigazione
A02	A2010	J50D15000000001	Acquisti a rimpiazzo-DG-Sis. informatici
A02	A2010	J50D16000000001	Acquisti a rimpiazzo-DG-Sis. informatici
A02	A2010	J51E16000290001	Business Continuity
A02	A2010	J51E16000360001	Sistemi per i processi di supporto
A02	A2010	J51E16000420001	Implem. sistemi IT area movimento e
A02	A2010	J52F14000140001	Traffic Management/Traffic Control
A02	A2010	J52F15000010001	Implem. sistemi IT area movimento e
A02	A2010	J52F15000020001	Implementazioni IT Sistemi area acquisti
A02	A2010	J52F15000060001	Implem Sistemi IT area AFC e PS
A02	A2010	J52F15000070001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzione
A02	A2010	J52F15000100001	Sistemi per i processi di supporto
A02	A2010	J52F15000110001	Sistemi di Rete
A02	A2010	J52F16000020001	Implem Sistemi IT area AFC e PS
A02	A2010	J52F16000030001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzione
A02	A2010	J52F16000040001	Implementazioni IT Sistemi area acquisti
A02	A2010	J54B13001160001	Piattaforma commerciale
A02	A2010	J54B13001170001	Sistema supporto alla pianificazione strategica
A02	A2010	J54B13001260001	Implementazioni IT Sistemi area acquisti
A02	A2010	J54C14000000001	Energy Management Information System
A02	A2010	J54C14000060001	Sistemi per i processi di supporto
A02	A2010	J54C14000070001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzione
A02	A2010	J54C14000080001	Implem Sistemi IT area AFC e PS
A02	A2010	J54F12000000001	Adeguamento Tariffe RFI
A02	A2010	J54F12000010001	Implem Sistemi IT area AFC e PS
A02	A2010	J54F12000020001	Sistema gestione attività manutentive
A02	A2010	J54F12000030001	Nuove architetture ICT
A02	A2010	J54F12000050001	RFI-RINF Registro Infrastrutture Ferroviarie
A02	A2010	J57E13000030001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzione
A02	A2010	J57E13000040001	Implem Sistemi IT area AFC e PS
A02	A2010	J57I08000170001	Evoluzione Tecnologica Sistemi Distribuiti
A02	A2010	J57I12000010001	Sistemi per la Sostenibilità Ambientale
A02	A2010	J57I12000240001	Separation of Duties (Sod)
A02	A2010	J57I12000250001	Sistema geologia
A02	A2010	J57I12000260001	Sistema Piano e MIP
A02	A2010	J57I12000270001	Piano d'Impresa
A02	A2010	J57I12000280001	Sistemi ICT di Handling
A02	A2010	J59B08000190001	Strumenti di Governo IT
A02	A2010	J59B08000210001	Sist. Ricerca, Svil e Contr Circol C.E.
A02	A2010	J59B09000070001	Standardizzazione Servizi IaP e Sistemi di campo
A02	A2010	J59B09000080001	Sistema Rilevazione Presenze e Controllo accessi
A02	A2010	J59B11000150001	Vendor rating
A02	A2010	J59B12000040001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzio
A02	A2010	J59B12000050001	Catasto e Banca Dati Immobiliare
A02	A2010	J59B13000040001	Implementazioni Sistemi IT di IaP
A02	A2010	J59B13000050001	Studi di fattibilità e sperimentazioni ICT
A02	A2010	J67I10000450001	Progetto PALIO
A02	A2010	J87I10000050001	RFI maps
A02	A2010	J88C14000290001	Acquisti a rimpiazzo-DG-Sis. informatici
A02	A2010	J89B08000280001	Adeguamento CED RFI Villa Patrizi
A02	A2011	J17I10002790001	Aggiornamento ERTMS/ETCS linea AV/AC Roma-Napoli
A02	A2011	J74F13000000001	Potenziamento tecnologico linea Chiasso-Monza
A02	A2011	J87I09000000001	ERTMS corridoio interoperabile "D" Valencia-Lubiana: sperimentazione pilot line
A02	A2011	J87I10000920001	Corridoio interop.ERTMS "A" Rotterdam-Genova (1ª fase Chiasso-Milano e Domo-Novara)
A03/04	0013	J61H94000000001	Nuova linea a monte del Vesuvio (comprende fermata Vesuvio est)
A03/04	0036	J11H92000000008	Nodo di Palermo
A03/04	0049	J31H96000070008	Raddoppio Milano-Mortara
A03/04	0052	J11H02000040008	Realizzazione quadruplicamento Porta Susa -Stura
A03/04	0077	J71H92000020008	Raddoppio Genova-Ventimiglia
A03/04	0081	J61H92000000008	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese
A03/04	0083	J31H98000030008	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio
A03/04	0099A	J41H92000000008	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia
A03/04	0099C	J41H92000000008	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia
A03/04	0100	J71H92000030008	Raddoppio Bari-Taranto
A03/04	0115	J11H92000020008	Raddoppio Messina - Siracusa 1ª fase
A03/04	0119	J61H03000030001	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara
A03/04	0136	J81H92000020001	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella
A03/04	0142A	J71H92000000007	Raddoppio linea Pescara-Bari
A03/04	0142B	J71H92000000007	Raddoppio linea Pescara-Bari
A03/04	0149	J71H98000000001	Sistemazione nodo di Bari
A03/04	0223	J11H02000130001	Nodo di Novara: passante ferroviario merci

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A03/04	0226	J61H02000090008	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni
A03/04	0240	J71H02000110008	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole
A03/04	0241	J11H03000030008	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione
A03/04	0242	J11H02000060001	Velocizzazione Palermo - Agrigento
A03/04	0249	J11H02000070008	Itinerario Messina-Catania: raddoppio tratta Giampilieri-Fiumefreddo
A03/04	0258_A	J31H03000180008	Gronda merci di Roma (cintura nord e cintura sud)
A03/04	0260	J31H03000190001	Raddoppio Lunghezza-Guidonia
A03/04	0262	J61H03000110001	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste
A03/04	0263	J61H03000100001	Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria
A03/04	0264	J11H03000130001	Potenziamento linee di accesso sud al valico del Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona
A03/04	0265	J31H03000510001	Raddoppio Laveno-Luino
A03/04	0266	J31H03000520001	Quadruplicamento Chiasso-Monza
A03/04	0267	J31H03000530001	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio
A03/04	0268	J51H03000170001	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia
A03/04	0269	J51H03000180001	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona
A03/04	0270	J11H03000140008	Sistemazione nodo di Catania: interrimento stazione centrale
A03/04	0271	J11H03000150001	Velocizzazione Catania - Siracusa
A03/04	0274	J61H02000100008	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia
A03/04	0275	J11H03000180001	Nuovo collegamento Palermo-Catania
A03/04	0276	J81H02000000001	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese
A03/04	0277	J31H03000210008	Potenziamento infrastrutturale Bergamo - Seregno
A03/04	0279A	J41H01000080008	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Cancellò-Frasco Telesino-Benevento
A03/04	0279B	J41H01000080008	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Cancellò-Frasco Telesino-Benevento
A03/04	0282	J61H03000190001	Potenziamento Battipaglia-Reggio Calabria: variante Ogliastro-Sapri
A03/04	0284	J61H94000000011	Itinerario Napoli-Bari: interventi su linea Cancellò-Napoli per integrazione con linea AV/AC
A03/04	0286	J71H92000020011	Quadruplicamento Tortona-Voghera
A03/04	0289	J71J04000000008	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia
A03/04	0290	J31H96000000031	Nuova linea Passo Corese-Rieti
A03/04	0291	J21H04000220001	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari
A03/04	0292A	J94F04000020001	Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotti 1:quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena, 2:circonvallazione di Bolzano, 4:ingresso nel nodo di Verona
A03/04	0292B	J94F04000020001	Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotti 1:quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena, 2:circonvallazione di Bolzano, 4:ingresso nel nodo di Verona
A03/04	0292C	J94F04000020001	Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotti 1:quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena, 2:circonvallazione di Bolzano, 4:ingresso nel nodo di Verona
A03/04	0294	J31J05000010001	Potenziamento linea Gallarate-Rho
A03/04	0295	J31J05000020001	Collegamenti ferroviari da nord aeroporto di Milano Malpensa
A03/04	0296	J31J05000030001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano
A03/04	0297	J31J05000030011	Nodo di Falconara
A03/04	0298	J21J05000000001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplano
A03/04	0307	J31H96000000021	Roma-Pescara
A03/04	0308	J91H92000000011	Battipaglia-Potenza
A03/04	0309	J84F05000040001	Potenza - Metaponto
A03/04	0310	J64F05000030001	Taranto-Metaponto
A03/04	0311	J84F05000030001	Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello
A03/04	0312	J34F05000010001	Venafro - Termoli
A03/04	0313	J24F05000010001	S. Gavino-Sassari-Olbia
A03/04	0314	J14F05000030001	Palermo-Trapani
A03/04	0315	J14F05000040001	Siracusa-Ragusa-Gela
A03/04	0331	J21C08000000009	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano
A03/04	0332	J11C09000000009	Nodo di Bari: Bari Nord (interrimento tratta S.Spirito-Palese) e Bari Sud (variante Bari C.le-Bari Torre a Mare)
A03/04	0333	J31C09000010001	Collegamento diretto linea Chivasso-Aosta con la Torino-Milano (lunetta di Chivasso) ed altri interventi diffusi
A03/04	0334	J47I09000040009	Potenziamento linea Foligno-Perugia-Terontola (primo stralcio)
A03/04	0335	J47I09000030009	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo
A03/04	0336	J57I09000060007	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Fiumetorto-Castelbuono
A03/04	0337	J41C09000000005	Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotto 3: circonvallazione di Trento e Rovereto
A03/04	0339	J41C10000030001	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce
A03/04	0359	J77I12000010008	Raddoppio Campoleone-Aprilia
A03/04	0417	J71H02000120008	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale
A03/04	0810	J11H99000000001	Velocizzazione linea Foligno-Terontola
A03/04	1346	J91H03000190001	Potenziamento linea Pistoia-Lucca-Viareggio/Pisa
A03/04	1357	J11H03000100001	Potenziamento Linea Fossano-Cuneo
A03/04	1417	J91H92000040111	Potenziamento linee Castelli Romani
A03/04	1438	J81J05000010008	Nodo ferroviario Casalecchio di Reno
A03/04	1483	J37I06000070001	Nodo di interscambio di Pigneto
A03/04	1524	J47I06000140001	Velocizzazione Oristano-Sassari-Olbia (comprende soppressione PL a nord di Oristano, velocizzazione impianti Solarussa e Paulilatino, sistemazione idraulica Rio Calamasciu)
A03/04	1596	J47I09000020002	Velocizzazione stazioni rete sarda (comprende velocizzazione n° 6 impianti ed altri interventi minori)
A03/04	1604	J71C10000030007	Nuova linea Trieste-Divaca
A03/04	1659	J37I12000110001	Collegamento Lamezia-Catanzaro-dorsale ionica: studio di fattibilità e realizzazione primo lotto funzionale (elettrificazione)
A03/04	1669	J47I12000100001	Stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano
A03/04	1674	J19B12000040001	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A03/04	1888	J14H15000600002	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano
A03/04	1912	J81E16000690003	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto
A03/04	A1003	J17E9100000221	Miglioramento infrastrutturale Provincia di Bolzano
A03/04	A1003	J17E91000000281	Miglioramento infrastrutturale Provincia di Trento
A03/04	A1003	J27I12000240001	Obblighi di Legge - Stazioni
A03/04	A1003	J28F15000000001	Upgrading e Miglior. settore Navigazione
A03/04	A1003	J31C08000010002	Costruzione stazione Reggio Calabria aeroporto
A03/04	A1003	J37I06000050001	Interventi a Rho Vittuone e Magenta
A03/04	A1003	J37I12000230001	Acq. Materiali Inventario per OL e Produ
A03/04	A1003	J67B16000370001	Miglioramenti infrastrutturali POT.TO
A03/04	A1003	J81J03000010001	Linea Rimini - Ravenna: efficientamento itinerario
A03/04	A1003	J87B16000470001	Miglioramenti infrastrutturali POT.FI
A03/04	A1003	J91J05000030002	Interventi diffusi convenzione con Regione Calabria
A03/04	A1003	J97B14000310001	Binari senza tempo - DTP MI
A03/04	A1003	J97B15000290002	Miglioramenti infrastrutturali POT.AN
A03/04	A1003	J97B16000390001	Miglioramenti infrastrutturali POT.MI
A03/04	A1003	J97B16000430001	Miglioramenti infrastrutturali POT.NA
A03/04	A1007	J31H02000100001	Riqualificazione grandi stazioni
A03/04	A1007	J31H03000460001	Riqualificazione Medie Stazioni
A03/04	A2001A1	J47I09000010001	Potenziamento tecnologico Torino-Padova
A03/04	A2001A2	J54H14000530001	Upgrading tecnologico Bologna-Padova (1^ fase)
A03/04	A2001A2	J54H160001160001	Potenziamento tecnologico linea Bologna- Padova 2 fase
A03/04	A2001A3	J27I10000020001	Completamento SCC Area Veneta
A03/04	A2001A4	J57I10000070001	Completamento SCC Tirrenica
A03/04	A2001A5	J17I10000040001	Completamento SCC Adriatica (PRG e ACC Ancona)
A03/04	A2001A6	J67I10000020001	Potenziamento tecnologico del nodo di Napoli
A03/04	A2001A7	J77I07000020001	SCC Bari-Taranto
A03/04	A2001A7	J97I07000010001	SCC Bari-Lecce
A03/04	A2001A8	J47I07000020001	SCC Messina-Siracusa
A03/04	A2001A8	J67I07000030001	SCC Fiumetorto-Messina
A03/04	A2001A8	J77I07000030001	SCC Nodo di Palermo
A03/04	I008	J74H16000230001	Porto di Trieste: interventi ferroviari per il potenziamento della stazione Trieste Campo Marzio
A03/04	I048	J34H16000060001	Potenziamento porto di Genova - scalo Campasso
A03/04	I071	J64H14000450001	Upgrading tecnologico e prestazionale linea adriatica - interventi tecnologici tratta Pescara-Lecce
A03/04	I071	J64H16000000001	Upgrading tecnologico e prestazionale linea adriatica - interventi tecnologici tratta Bologna-Rimini
A03/04	I071	J84H14001290001	Rinnovo armamento Bologna-Brindisi-Lecce (fase ambito upgrading Adriatica) DTP BO
A03/04	I071	J84H14001300001	Rinnovo armamento Bologna-Brindisi-Lecce (fase ambito upgrading Adriatica) DTP AN
A03/04	I071	J84H14001310001	Rinnovo armamento Bologna-Brindisi-Lecce (fase ambito upgrading Adriatica) DTP BA
A03/04	I071	J84H16000030001	Upgrading tecnologico e prestazionale linea adriatica - interventi tecnologici tratta Rimini-Ancona
A03/04	I131	J14H16000530009	Ripristino Linea dei Bivi di Venezia Mestre
A03/04	NA026	J52F14000080001	Studio di fattibilità analisi trasportistiche e valutazione di capacità della rete ferroviaria
A03/04	NA026	J61H040000210001	Studio di fattibilità e progettazione preliminare raddoppio Palmanova-Udine e Nodo di Udine
A03/04	NA026	J77I09000010002	Raddoppio Torino-Pinerolo (progettazione)
A03/04	NA026	J81J04000000001	Progettazione delle opere per la permeabilità della linea storica Torino - Genova, nell'ambito della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi
A03/04	P053	J31H03000150008	PRG e ACC di Roma Tuscolana e Roma Casilina
A03/04	P053	J31H03000220008	PRG Roma Tiburtina
A03/04	P053	J31H96000000011	Quadruplicamento Ciampino - Capannelle
A03/04	P053	J34H14000500001	Interventi per lo sviluppo del nodo di Roma (tecnologie Cesano-Ostiense)
A03/04	P053	J57B16000410001	Interventi upgrading rete viaggiatori
A03/04	P053	J57E13000260001	Interventi upgrading rete viaggiatori
A03/04	P053	J77I11000000009	Potenziamento tecnologico del nodo di Roma
A03/04	P053	J77I12000060001	Potenziamento tecnologico linea Campoleone-Aprilia-Nettuno
A03/04	P053	J84H15001310001	Collegamento Ostiense - Valle Aurelia - Vigna Clara
A03/04	P053	J87I12000200001	Attrezzaggio tecnologico di Ciampino
A03/04	P054	J24H16000490001	Potenziamento tecnologico e infrastrutturale impianto Gallarate
A03/04	P054	J37B16000540001	Interventi Ponte San Michele tratta Paderno d'Adda-Calusco
A03/04	P054	J54B13001110001	PRG Lambrate
A03/04	P054	J54H16001170001	Potenziamento tecnologico impianto Milano P.Garibaldi e velocizzazioni
A03/04	P054	J94H14000230001	Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Milano (1^ fase)
A03/04	P055_A	J54B13001230001	Interventi upgrading rete viaggiatori
A03/04	P055_A	J54H14000550001	500 Stazioni
A03/04	P055_A	J54H14000570001	Piano per lo sviluppo del trasporto pubblico locale - Interventi di upgrading delle Stazioni (standard banchine - fase)
A03/04	P055_A	J54H14000580001	Piano per lo sviluppo del trasporto pubblico locale - Interventi di upgrading delle Stazioni (sistemi di informazione al Pubblico - fase)
A03/04	P055_A	J84B13000240001	Interventi upgrading rete viaggiatori
A03/04	P056	J37I05000020001	Interventi upgrading rete merci - Milano (comprende adeguamento sagoma PC80 linee Torino-Milano e Chiasso Milano, adeguamento moduli linee Sempione e Luino 1^ fase)
A03/04	P056	J47I05000020001	Interventi upgrading rete merci - Torino (comprende adeguamento sagoma PC80 Torino-Milano e adeguamento modulo linee Sempione 1^ fase)
A03/04	P056	J94H14000240001	Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (adeguamento modulo e sagoma linea - ulteriore fase)
A03/04	P057A	J37I05000020001	Interventi upgrading rete merci - Milano (comprende adeguamento sagoma PC80 linee Torino-Milano e Chiasso Milano, adeguamento moduli linee Sempione e Luino 1^ fase)
A03/04	P057A	J47I05000020001	Interventi upgrading rete merci - Torino (comprende adeguamento sagoma PC80 Torino-Milano e adeguamento modulo linee Sempione 1^ fase)
A03/04	P057B	J34H14000540001	Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico (adeguamento modulo linea - fase DTP Trieste)
A03/04	P058A	J14F05000050001	Interventi di sviluppo traffico merci - Firenze

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A03/04	P058A	J37I05000030001	Interventi upgrading rete merci - Verona (comprende adeguamento modulo 750m Mattarello e Bronzolo)
A03/04	P058A	J54H14000440001	Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia - Mediterraneo (adeguamento modulo linea e sagoma - DTP Roma)
A03/04	P058A	J77G05000010001	Interventi upgrading rete merci - Bologna
A03/04	P058A	J77G05000010011	Interventi upgrading rete merci - Firenze
A03/04	P058A	J84H14001280001	Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia - Mediterraneo (adeguamento modulo linea e sagoma - fase DT Bologna)
A03/04	P058A	J84H14001320001	Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia - Mediterraneo (adeguamento modulo linea e sagoma - fase DT Firenze)
A03/04	P058A	J87I05000080001	Interventi upgrading rete merci - Roma
A03/04	P058A	J94H14000130001	Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia - Mediterraneo (adeguamento modulo linea e sagoma - DTP Na)
A03/04	P058B	J34H16000360001	Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med porti Adriatico e Mezzogiorno - DTP Bari
A03/04	P060	J11H03000090001	Movicentro Piemonte
A03/04	P060	J31H00000180061	Realizzazione 7° binario intermodale scalo Ferruccio
A03/04	P060	J31H97000000001	PRG Pomezia Santa Palomba
A03/04	P060	J47I10000010001	Upgrading Terminali Merci - Milano
A03/04	P067	J37E13000300001	Interventi upgrading rete viaggiatori
A03/04	P067	J37E13000330001	Interventi upgrading rete viaggiatori
A03/04	P067	J97E13000270001	Interventi upgrading rete viaggiatori
A03/04	P072	J27I12000160001	Nodo di Napoli: ulteriore fase di potenziamento tecnologico
A03/04	P072	J27I12000170001	ACC Napoli Centrale
A03/04	P072	J27I12000220001	Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)
A03/04	P072	J37I12000140001	PRG ed ACC Bari Centrale
A03/04	P072	J39B12000040001	Velocizzazione Napoli-Bari (sottratta Bovino Cervaro e tratta Barletta-Bari fase 1)
A03/04	P072	J59B12000020001	Velocizzazione Bari - Lecce (tratta Barletta-Bari fase 2)
A03/04	P072	J69B12000050001	PRG e ACC Lecce (inclusa velocizzazione sottratta Brindisi - Lecce)
A03/04	P072	J79B12000020001	Completamento attrezzaggio Bari-Taranto
A03/04	P073	J94F12000000001	Direttrice Salerno - Reggio Calabria: velocizzazione principali linee (upgrading)
A03/04	P073	J94F12000010001	Direttrice Salerno - Reggio Calabria: Velocizzazione principali linee (upgrading)-interventi accessori
A03/04	P074	J17I12000380001	Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania (e altre linee)
A03/04	P074	J27I12000190001	Potenziamento e velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa
A03/04	P075	J14B13000240001	PRG Venezia SL e nuovo blocco con distanziamento a 4' Venezia Mestre - Venezia SL
A03/04	P076	J67I11000230001	Potenziamento tecnologico del nodo di Firenze (comprende rinnovo e upgrading telecomando Firenze-Roma)
A03/04	P077	J34H16000620009	Potenziamento e Velocizzazione linea Venezia-Trieste
A03/04	P083	J74H16000590001	Ammodernamento rete sarda - potenziamento e interventi per la messa in sicurezza
A03/04	P083	J77B16000290001	Ammodernamento rete sarda - upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano
A03/04	P085	J54H16000780001	Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Calabria
A03/04	P094	J49B12000060001	Potenziamento tecnologico Roma-Napoli via Formia
A03/04	P106	J31H03000180008	Gronda merci di Roma (cintura nord e cintura sud)
A03/04	P111	J94H15000790001	Variante di Cannitello - opere di mitigazione
A03/04	P120	J34H16000350001	Potenziamento tecnologico linea Genova-Ventimiglia (fase)
A03/04	P129	J44C14000020002	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova
A03/04	P134	J11J04000070211	Interventi su SCC e IaP - Napoli
A03/04	P135	J11C05000010001	Interventi su SCC e IaP - Palermo
A03/04	P137	J11J04000070221	Interventi su SCC e IaP - Ancona
A03/04	P137	J47B14000020005	Interventi upgrading rete viaggiatori
A03/04	P173	J84H14001330001	Infrastrutturazione nuovo terminale intermodali di Milano Smistamento (attrezzaggi tecnologici e altri interventi RFI)
A03/04	P174	J37I12000150006	Scalo pubblico Bari Lamasinata
A03/04	P174	J37I12000160006	ACC Bari Lamasinata
A03/04	P179	J54H14000540001	Velocizzazione Firenze-Pisa
A03/04	P201	J61H04000180001	Progetto Pegasus
A03/04	P192	J81C05000010001	Interventi su SCC e IaP - Genova
A03/04	1670	J79B12000030001	Ammodernamento e velocizzazione rete sarda (SCMT e rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia, opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia)

Contratto di Programma 2017 – 2021 parte Investimenti

APPENDICE N. 6
alla Relazione Informativa

**CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto
a precedente aggiornamento contrattuale**

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Tabella	CdP-I agg. 2016				CdP-I 2017-2021				Variazioni netto ultimi e riclassifiche	
	Ultimi riclassifiche	variazioni di costo	variazioni di perimetro	Nuove esigenze programmi I quinquennio	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	Totale			
A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	180.875,87	-29.871,94	0,46	3.113,11	3.793,52	7.964,32	12.843,08	178.812,49	-2.063,38	27.808,10
00 Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	1.345,07	-1.336,57	-8,50					0,00	-1.345,07	
01 Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	31.795,61	-84,55	6,00		333,50	767,60	1.066,43	33.884,79	2.089,18	2.167,72
02 Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	6.026,82	-86,17	-2.579,37		401,00	2.161,46	3.062,67	8.986,40	2.959,59	5.625,13
03 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	0,00	3,40	84,22			47,10	99,99	234,71	234,71	147,09
04 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	8.894,45	-392,83	591,76		1.946,00	273,50	3.665,90	15.911,47	7.017,02	6.818,09
05 Programmi città metropolitane	11.908,51	-241,39	69,97		4,61	1.094,10	3.378,06	18.298,47	6.389,96	6.561,37
06 Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	789,76	-106,57	-194,00		38,00	282,80	450,00	1.259,24	469,49	770,06
07 Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	3.175,41		1,30		1,67	65,00		3.243,38	67,97	66,67
08 Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	84.940,25	-353,41	2.029,08		41,99	1.067,44	1.120,03	92.267,87	7.327,63	5.651,96
09 Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	32.000,00	-27.273,85						4.726,15	-27.273,85	
B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	24.084,30	-57,23	-371,00					23.656,07	-428,23	-428,23
C OPERE ULTIME	30.796,57	29.871,94	-0,66					60.668,35	29.871,78	0,50
TOTALE	235.756,74	0,00	-0,20	37,00	2.742,11	3.793,52	12.843,08	263.136,91	27.380,17	27.380,37
di cui portafoglio attivo (tab. A e B)	204.960,17	-29.871,94	0,46	37,00	2.742,11	3.793,52	12.843,08	202.468,56	-2.491,61	27.379,87

Intervento	CdP-I agg. 2016		CdP-I 2017-2021					Accorpamento esigenze Polfer in programma Security (A2009)		
	Nuovo inserimento	Ultimati	riclassifiche	variazioni di costo	variazioni di perimetro	Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio		estensione programmi II quinquennio	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)
A1001 Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011) - per memoria	1.345,07	-1.336,57	-8,50						0,00	0,00
Totale interventi diffusi intera rete	1.345,07	-1.336,57	-8,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	1.345,07	-1.336,57	-8,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		Ultimati riclassifiche	variazioni di costo	Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	CdP-I 2017-2021	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)
	agg. 2016								
A1004A Sicurezza in galleria	6.000,04	-82,22				82,19	82,19	6.000,00	82,19
A1004B Risparmio acustico	8.300,00							8.300,00	
A1004C Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	860,00				100,00			960,00	100,00
A1004D Smauimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	150,00				50,00	100,00		300,00	150,00
A1004E Sicurezza armamento	1.741,56							1.741,56	
A1004F Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	0,00			333,50				333,50	333,50
A1006 Soppressione passaggi a livello	7.857,75							7.857,75	
A1008 Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	100,00	6,00			20,00			126,00	20,00
A1011 Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	100,00							100,00	
A1013A Idrogeologia	2.000,00	0,60			-0,60			2.000,00	-0,60
A1013B Sismica	267,00				212,50	520,50		1.000,00	733,00
A2004A Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	2.256,85	-0,51	186,01		305,80	251,86		3.000,49	557,85
A2004B Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	482,39	-0,47	0,47					482,39	
A2004C Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	1.100,00							1.100,00	

A1004A Riallineamento alle stime di costo complessive del programma, valutate nell'ordine dei 6-8 mld complessivi.

A1004C Estensione perimetro con interventi per il controllo "intelligente" degli accessi alle banchine nelle 620 stazioni più frequentate della rete (Piano Tonnelli 2.0)

A1004D Estensione del perimetro del programma con gli interventi previsti fino al 2026 (30 mln/anno)

A1004E Nuova esigenza di investimento per adeguamento rete alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) indicati dal Regolamento UE N. 1315/2013 riguardanti: Sottosistema Infrastruttura (sagome, pesi assiali, velocità, modulo, etc...), Sottosistema Controllo-Comando e segnalamento, Sottosistema Energia (potenza installata). Il programma agisce su linee non interessate da programmi di upgrading.

A1008 Adeguamento delle stime di costo ad esito di approfondimenti progettuali (+20 mln). Riclassifica per inserimento nel perimetro degli upgrade flotta in esercizio (da riga A1003).

A1013A Reinsediamento nel perimetro del programma di tutte le attività di progettazione del Piano (da tabella "opere ultimate")

A1013B Estensione del perimetro del programma con verifiche sismiche su ulteriori opere d'arte e interventi di miglioramento/adeguamento sismico fino al 2026

A2004A Inserimento nel programma degli interventi di protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera (da A2004D), upgrade dei sistemi di protezione della marcia del treno con ulteriori funzionalità (MTR, REDI, CDB autoregolanti...) fino al 2026 (50-60 mln/anno)

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016			CdP-I 2017-2021			Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)
	Nuovo inserimento	Ultimati riclassifiche	variazioni di costo	Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	
A2004D Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura		580,04	-1,94 -480,48	60,90	61,88	220,40	122,78
Ampliamento del perimetro degli interventi di diagnostica impiantata su rete fondamentale (telediagnostica) e diagnostica mobile su rete complementare (apparecchi di misura su veicoli commerciali) fino al 2026. Il programma è stato spartito su più linee di intervento (vedi A2004A, A2004E, A2004F, A2004G).							
A2004E Dismissione contesti obsoleti	x	0,00	163,00	7,00		170,00	7,00
Affinamento stime ad esito approfondimenti progettualiProgramma scorporato da riga A2004D							
A2004F Mitigazione effetti venti trasversali	x	0,00	51,00			51,00	
Programma scorporato da riga A2004D							
A2004G Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	x	0,00	80,00	12,00	50,00	142,00	62,00
Estensione con interventi tecnologici ed infrastrutturali atti a gestire/mitigare i fattori di rischio correlati alla sicurezza della circolazione e/o dell'esercizio ferroviario in attuazione di nuove disposizioni normative (10 mln/anno fino al 2026). Programma scorporato da riga A2004D							
Totale interventi diffusi intera rete		31.795,61	-84,55 6,00	767,60 333,50	1.066,43	33.884,79	2.167,72
Totale Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge		31.795,61	-84,55 6,00	767,60 333,50	1.066,43	33.884,79	2.167,72

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		Nuove esigenze quinquennio	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)	Ultimati riclassifiche di costo	variazioni di perimetro	Nuove esigenze quinquennio	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	CdP-I 2017-2021	
	agg. 2016	2017-2021											
A2001A	Potenziamento tecnologico direttrici e nodi - per memoria (vedi aree metropolitane, direttrici e reti regionali)	2.447,21	-2.447,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Explicitazione dei contenuti del programma su altre linee di intervento (nodi, bacini, corridoi e direttrici).
A2001B	Tecnologie per la circolazione	1.330,09	-37,94	-59,03	401,00	1.868,36	2.000,00	5.502,48	4.269,36	Inserimento nuove iniziative per la sostenibilità ambientale e sociale (+401 mln). Estensione del perimetro fino al 2026 per: rinnovo parco mezzi d'opera (~1.250 mln), gestione obsolescenza impianti IS (~1.650 mln) upgrade SSE (~200 mln) e upgrade IS (~800 mln). Riclassifica di interventi puntuali su nodi/bacini (-59 mln).			
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	685,45	-0,07	-10,00	220,00	895,38	220,00	220,00	220,00	Estensione del perimetro con gli interventi previsti fino al 2026 (40 mln/anno): Fibra ottica, rete multiservizi e potenziamento GSM-R nodi per supporto a ERTMS			
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	205,47	0,22	-0,14	128,00	533,55	200,00	328,00	Estensione del perimetro con realizzazioni, su scala prototipale, di impianti e sistemi ferroviari di nuova concezione a supporto di tutti i processi aziendali ed in particolare della circolazione e della manutenzione fino al 2026 (40 mln/anno)				
A2009	Security	194,16	8,50	337,66	100,00	337,66	100,00	135,00	Inserimento nel perimetro delle esigenze Polifer (da A1001). Estensione perimetro fino al 2026 con ulteriori attrezzaggi con sistemi di sorveglianza (20 mln/anno)				
A2010	Sistemi Informativi	334,56	-48,39	-3,49	130,10	637,76	224,97	355,07	Estensione del perimetro con interventi da Piano dei sistemi fino al 2026 (45 mln/anno). Le principali piattaforme da sviluppare riguardano: PIC, ASTER, IN.RETE, CCL IAP, ROMAN, PIR				
A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	829,87	-68,00	1.079,57	317,70	317,70	317,70	317,70	Estensione del perimetro del programma con gli interventi previsti fino al 2026, relativi all'attrezzaggio di tutti i core corridoi e dei principali itinerari merci.				
Totale interventi diffusi intera rete		6.026,82	-86,17	-2.579,37	0,00	8.986,40	3.062,67	5.625,13					
Totale Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento		6.026,82	-86,17	-2.579,37	0,00	8.986,40	3.062,67	5.625,13					

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016		CdP-I 2017-2021					Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)			
	Nuovo inserimento		Ultimati riclassifiche	variazioni di costo	variazioni di perimetro	Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio		estensione programmi II quinquennio		
P214 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	x	0,00	3,40	84,22	0,00	0,00	47,10	99,99	234,71	147,09	Estipitazione delle progettazioni e di prime realizzazioni da A1003 ed estensione con ulteriori realizzazioni programmate di concerto con Fondazione FS e Imprese Ferroviarie entro l'orizzonte 2026 (20 mln/anno).
Totale Interventi diffusi intera rete		0,00	3,40	84,22	0,00	0,00	47,10	99,99	234,71	147,09	
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		0,00	3,40	84,22	0,00	0,00	47,10	99,99	234,71	147,09	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		Ultime riclassifiche	variazioni di costo di perimetro	Nuove esigenze programmi I quinquennio	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)
	ag. 2016	2017-2021						
P123 Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Aosta-PontS.Martin	36,00	36,00						5,00 Estensione del perimetro con inserimento di nuove opere di velocizzazione e soppressione di passaggi a livello (programmazione FSC 2014-2020)
P124 Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto	10,00	15,00	5,00					
0333 Interventi linea Chivasso-Aosta	45,72	45,72						
1357 Potenziamento Fossano-Cuneo	15,49	15,49						
1024 Raddoppio Fossano-Cuneo	76,53	76,53						
P078 Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia	29,00	8,80	-20,20					Ridefinizione degli interventi finanziati in contributo c/impianti in attuazione della convenzione sottoscritta con la Regione Piemonte il 07.09.2016.
0267 Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	261,00	261,00						
0366 Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello	70,00	70,00						
1182 Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedì	0,00	250,00	250,00					Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)
1178A Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase	310,00	340,00	30,00					Modifica delle priorità nell'ambito dell'intervento complessivo di raddoppio. La prima fase di intervento interessa la tratta Piadena-Mantova (costo stimato 240 mln)
1178B Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova completamento	0,00	560,00	560,00					Inserimento stima di costo delle ulteriori fasi realizzative a completamento del raddoppio dell'intera direttrice.
1095 Raddoppio Cremona-Olmeneta	50,00	50,00						
P198 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	0,00	1.294,76	12,45	412,41	869,90			869,90 Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P121 ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro dei potenz
1427 Efficientamento linea Codogno-Cremona-Mantova e raddoppio tratta Cremona-Cava Tigozzi - per memoria	38,29	0,00	-38,29					869,90 Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P121 ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)
A1003 Ammodernamento infrastrutturale - per memoria (vedi	603,14	603,14	-369,52	-229,26				-4,36 Esplicitazione dei contenuti del programma su altre linee di intervento.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016			CdP-I 2017-2021			Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)	aggiornamenti 2017-2021		
	Nuovo inserimento	Ultimati	riclassifiche di costo	variazioni di perimetro	Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio			estensione programmi II quinquennio	
reti regionali e ferrovie minori)										
P121	Ulteriori interventi per lo sviluppo delle reti regionali - per memoria (vedi reti regionali)	239,90	-239,90	0,00	570,97	250,00	0,00	869,90	0,00	Explicitazione dei contenuti del programma su altre linee di intervento: upgrading linee regionali
Totale Bacini Nord ovest		1.785,07	-395,35	0,00	570,97	250,00	0,00	869,90	3.023,31	1.690,34
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	0,00				148,00			148,00	Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)
P125	Elettrificazione linee Veneto	30,00							30,00	
I184	Potenziamento Padova-Castelfranco	0,00			20,00				20,00	Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)
P128	Elettrificazione linea Trento-Bassano	60,00							60,00	
P136	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo	55,00							55,00	
P188	Raddoppio Bolzano-Merano	0,00				200,00			200,00	Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)
I172	Variante di Riga	0,00	1,00	149,00					150,00	Inserimento stima di costo fasi realizzative, tra cui la I fase in programmazione FSC 2014-2020 (vedi scheda intervento). Explicitazione della progettazione dell'intervento da P121 (1 mln).
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	0,00	194,20				163,50	599,00	956,70	Explicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P121 ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)
Totale Bacini Nord est		145,00	195,20	0,00	149,00	368,00	163,50	599,00	1.619,70	1.279,50
I346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	450,00							450,00	
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena	92,00	85,00						177,00	Inserimento nel perimetro degli interventi di elettrificazione della linea da P145
P145	Elettrificazione Empoli-Siena - per memoria (vedi P101)	85,00	-85,00						0,00	Accorpamento in progetto P101
I175	Raddoppio PM 228-Albacina	0,00	2,40	77,60					80,00	Inserimento stima di costo fase realizzativa (vedi scheda intervento) Explicitazione della progettazione da O298

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)
	agg. 2016	2017-2021				
	Nuovo inserimento	Ultimati	variazioni di costo di perimetro	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	
P147	40,00	1,00	69,00			69,00
Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina						
P137	6,00	-6,00				0,00
Upgrading rete ferroviaria Regione Marche - per memoria (vedi P200)						
0810	35,99					35,99
Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola						
0334	58,00					58,00
Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio						
P138	30,00	-30,00				0,00
Upgrading rete ferroviaria Regione Umbria - per memoria (vedi P200)						
0290	792,20					792,20
Nuova linea Passo Corese-Rieti						
P210A	0,00		441,50			441,50
Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie						
P210B	0,00		558,50			558,50
Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento						
P200	0,00	0,82	158,63	42,00	827,00	1.028,45
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro						
Totale Bacini Centro	1.589,19	0,82	146,60	42,00	827,00	3.731,64
P087	31,00		20,00			51,00
Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo						
P141	30,00					30,00
Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso 1^ fase						
1888	23,49	-0,34				23,15
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano						
0312	50,20					50,20
Venafrò - Termoli						
1173	0,00		230,00			230,00
Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno						
Nuova esigenza di investimento (programmazione FSC 2014-2020)						

Estensione del perimetro con ulteriore fase realizzativa (elettrificazione tratta Macerata-Albacina)

Interventi (opere puntuali per lo sviluppo dell'offerta commerciale in coerenza con AQ) inseriti in programma P200

Interventi (PRG Ascoli e Macerata) inseriti in programma P200

Nuova esigenza di investimento funzionale al miglioramento dell'accessibilità ai territori dell'Italia centrale colpiti dagli eventi sismici del 2016

Nuova esigenza di investimento funzionale al miglioramento dell'accessibilità ai territori dell'Italia centrale colpiti dagli eventi sismici del 2016

Explicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P121 ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi) inserimento nel perimetro dei miglioramenti infrastrutturali da riga A1003 e P055_B.

Ampliamento del perimetro con ulteriori opere previste nel masterplan regione Abruzzo

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016			CdP-I 2017-2021			Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)
	Nuovo inserimento	Ultimati riclassifiche	variazioni di costo di perimetro	Nuove esigenze estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio		
1003	x	0,00		50,00		50,00	Nuova esigenza di investimento (programmazione FSC 2014-2020)
1170	x	0,00		26,00		26,00	Nuova esigenza di investimento (programmazione FSC 2014-2020)
1174	x	0,00		22,00		22,00	Nuova esigenza di investimento (programmazione FSC 2014-2020)
1674		200,00				200,00	
0271A		81,00	7,00			88,00	7,00 Incremento delle stime di costo della variante Gomalunga, conseguente ad adeguamenti tariffari, maggiori indagini archeologiche e interferenze con sottoservizi.
0271B		44,00				44,00	
0315		200,00				200,00	
0242		167,50				167,50	
1162		104,00	40,00			144,00	40,00 Incremento delle stime di costo ad esito dell'affinamento progettuale e inserimento ulteriori opere funzionali al miglioramento prestazionale (I fase in programmazione FSC 2014-2020)
0314		491,00				491,00	
1049		3.905,00				3.905,00	
P074		48,00				48,00	
P201	x	0,00	1,70 327,28	68,00 1.370,00		1.766,98	1.438,00 Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P121 ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)
Inserimento nel perimetro dei potenziamenti tecnologici da riga A2001A e dei miglioramenti infrastrutturali da riga A1003 e P055_B.							
Totale Bacini Sud e isole		5.375,19	1,70 327,28	68,00 328,00	1.370,00	7.536,82	1.832,66
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali		8.894,45	-392,83	886,57	273,50	15.911,47	6.818,09

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016			CdP-I 2017-2021			Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)
	Nuovo inserimento	Ultimati riclassifiche	variazioni di costo di perimetro	Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	
0052 Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura		1.040,70					1.040,70
P216 Completamento fermate SFM Torino	x	0,00	45,50	50,00			95,50
P217 Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova - Porta Susa	x	0,00	2,50	67,50			70,00
P080 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino		119,30	72,33		61,00	311,87	564,50
Totale Torino		1.160,00	0,00	117,50	0,00	311,87	1.770,70
1181 Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	x	0,00		160,00			160,00
0049A Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase		691,70	-466,70				225,00
0049B Raddoppio Milano-Mortara: completamento		0,00	466,70				466,70
P054 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano		495,61	79,00		254,60	437,90	1.267,11
P014 Fermata passante nodo di Milano - per memoria		3,13	-3,13				0,00
Totale Milano		1.190,44	-3,13	0,00	160,00	437,90	2.118,81
0240 Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole		642,40					642,40
1045 Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure		39,00		711,00			750,00
P192 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	x	0,00	3,80		33,00	117,00	153,80

50,00 Esplicitazione fermate S.Paolo e S.Luigi-Orbassano da riga P080 e inserimento stime fase realizzativa per le altre fermate SFM

67,50 Esplicitazione progettazione intervento da riga P080 e inserimento stime fase realizzativa

372,87 Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)

Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali, tra cui il passante interno di Torino, da P055_B-quota finanziata e A2001B.

160,00 Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)

692,50 Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)

Inserimento nel perimetro delle progettazioni e delle prime realizzazioni, tra cui ACC Pavia, da P055_B e A2001B.

711,00 Inserimento stima di costo fase realizzativa

150,00 Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

CdP-I
2017-2021

CdP-I
agg. 2016

Intervento

Nuovo
inserimento

Ultimati
riclassifiche
variazioni
di costo
perimetro

Nuove
esigenze
quinquennio

estensione
programmi I
quinquennio

estensione
programmi II
quinquennio

Variazioni
(netto ultimati
e riclassifiche)

Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata

Totale Genova 681,40 0,00 3,80 711,00 0,00 33,00 117,00 1.546,20 861,00

P075 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia 80,00 25,48 0,00 7,10 104,40 124,12 341,10 235,62
 Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)

Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata

Totale Venezia 80,00 0,00 25,48 0,00 7,10 104,40 124,12 341,10 235,62

1438 Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (contributo RFI) 48,86

P112 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna 30,00 23,40 84,00 137,00 274,40 221,00
 Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)

Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata

0037 Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna 1^ fase - per memoria 51,00 -51,00 0,00

1161 Adeguamenti preliminari alla linea storica ed al nodo di Bologna per integrazione funzionale con AV/AC - per memoria 139,80 -139,80 0,00

Totale Bologna 269,66 -190,80 23,40 0,00 84,00 137,00 323,26 221,00

1185 Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto x 0,00 200,00 200,00 Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)

P076 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze 100,00 44,22 154,78 138,00 437,00 292,78
 Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)

Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata

Totale Firenze 100,00 0,00 44,22 0,00 200,00 154,78 138,00 637,00 492,78

0083 Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio 322,50

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		Nuove esigenze quinquennio	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	variazioni di costo perimetro	Ultime riclassifiche	variazioni di costo di perimetro	Nuove esigenze quinquennio	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	CdP-I 2017-2021	Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)
	aggr. 2016	2017-2021											
1483												78,17	
1483												78,17	
0258_A												547,37	
0258_A												547,37	
0260												149,72	
0260												149,72	
0359												60,00	
0359												60,00	
0086												200,00	200,00
0086												200,00	200,00
0331												250,00	
0331												250,00	
1417												20,60	
1417												20,60	
P053												1.610,04	716,30
P053												1.610,04	716,30
Totale Roma												3.238,39	916,30
P211												33,00	30,60
P211												33,00	30,60
P212												0,92	0,92
P212												0,92	0,92
P134												710,12	577,30
P134												710,12	577,30
Totale Napoli												744,04	608,82
0149												159,61	
0149												159,61	
0332A												396,36	-5,36
0332A												396,36	-5,36

Inserimento nel perimetro delle fasi progettuali e delle prime realizzazioni, tra cui miglioramenti LL Roma-Firenze, da P055_B.

Inserimento nel perimetro delle fasi progettuali e delle prime realizzazioni, tra cui miglioramenti LL Roma-Firenze, da P055_B.

30,60 Nuova esigenza di investimento (programmazione FSC 2014-2020)

0,92 Nuova esigenza di investimento (programmazione FSC 2014-2020)

577,30 Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)

Inserimento nel perimetro delle progettazioni e delle prime realizzazioni, tra cui il potenziamento tecnologico nel nodo di Napoli, da P055_B e A2.001A.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016			CdP-I 2017-2021			Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)
	Nuovo inserimento	Ultimati riclassifiche	variazioni di costo di perimetro	Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	
0328 Nodo di Bari: Bari Nord		627,64	5,36				633,00
P193 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	x	0,00	4,30		30,10	173,00	207,40
							203,10
							203,10
Esplicitazione delle proiezioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi) Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata							
Totale Bari		1.183,61	4,30	0,00	30,10	173,00	1.391,01
P111 Variante di Cannitello – opere di mitigazione		7,00					7,00
1669 Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano		200,39					200,00
							-0,39
P194 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	x	0,00	5,30		10,00	76,00	91,30
							86,00
							86,00
Esplicitazione delle proiezioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi) Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali, tra cui fermata Reggio Calabria aeroporto, da P055_B-quota finanziata e A1003							
Totale Reggio Calabria		207,39	5,30	0,00	10,00	76,00	298,30
							85,61
P213 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	x	0,00	2,32		15,70	120,00	138,02
							135,70
							135,70
Esplicitazione delle proiezioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi) Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata							
Totale Messina		0,00	2,32	0,00	15,70	120,00	138,02
							135,70
0115 Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase		121,66		5,00			126,66
							5,00
							5,00
Maggiori oneri per: smaltimento materiali di scavo, esecuzione prove di resistenza al fuoco, predisposizione documentazione VIS e AMIS, ripristino agibilità immobili sovrastanti l'area di lavoro e probabile sovraccarico nel contenzioso con l'impresa.							
0270 Sistemazione nodo di Catania		626,00		235,00			861,00
							235,00
							235,00
Estensione del perimetro del Progetto per ricevere i lavori necessari all'interramento della linea Bicocca-Acquicella per consentire l'allungamento della pista dell'aeroporto di Catania Fontanarossa.							
P196 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania		0,00	2,32		15,70	120,00	138,02
							135,70
							135,70
Esplicitazione delle proiezioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)							

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		CdP-I					Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)	Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata		
	agg. 2016	2017-2021	Nuovo inserimento	Ultimati	riclassifiche	variazioni di costo di perimetro	Nuove esigenze quinquennio			estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio
Totale Catania	747,67	1.125,69	0,00	2,32	5,00	235,00	0,00	15,70	120,00	375,70	Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata
0036 Nodo di Palermo	1.152,30	1.152,30									
0336 Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	938,80	938,80									
P135 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	13,00	220,01	10,21				22,80	174,00	196,80	196,80	Explicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)
Totale Palermo	2.104,10	2.311,11	0,00	10,21	0,00	0,00	22,80	174,00	196,80	196,80	Inserimento nel perimetro delle progettazioni e delle prime realizzazioni, tra cui l'ACEI di Fiumetorto, da P055_B-quota finanziata e A2001B
P197 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari x	0,00	68,20	1,50				7,70	59,00	66,70	66,70	Explicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B-quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)
Totale Cagliari	0,00	68,20	1,50	0,00	0,00	0,00	7,70	59,00	66,70	66,70	Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata
A1007 Piano riqualificazione grandi e medie stazioni	374,11	370,00	-4,11								
P055_A Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	1.099,00	1.676,63	-41,74				471,50	147,87	619,37	619,37	Estensione del perimetro con fasi realizzative programmate entro l'orizzonte 2026, relative all'adeguamento a standard delle 620 stazioni più frequentate della rete.
P218 Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale x	0,00	200,00					100,00	100,00	200,00	200,00	Nuova esigenza di investimento (vedi scheda intervento)
P055_B Ulteriori interventi per lo sviluppo dei nodi - per memoria (vedi aree metropolitane)	571,83	0,00	-537,92								Explicitazione dei contenuti del programma su altre linee di intervento: upgrading, aree metropolitane
Totale interventi iddiferiti per il potenziamento dell'intermodalità	2.044,95	2.246,63	-38,03	-579,66	0,00	0,00	571,50	247,87	819,37	819,37	
Totale Programmi città metropolitane	11.908,51	18.298,47	-241,39	69,97	4,61	1.094,10	568,02	1.516,58	3.378,06	6.561,37	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		Nuove estensioni programmi I quinquennio	Nuove estensioni programmi II quinquennio	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)
	ag. 2016	2017-2021					
	Nuovo inserimento	Ultimati	riclassifiche	variazioni di costo	variazioni di perimetro	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio
I048		25,80					25,80
I008		77,70		-0,70			77,00
P142B		0,00	50,00				50,00
P142A		70,00	-50,00				20,00
0339		43,00					43,00
P220		0,00	2,50				2,50
0417		25,50					25,50
P175		0,00		13,00			13,00
P173		0,00	22,00				22,00
P176		0,00	9,50				9,50
I010		85,00					85,00
P174		0,00	35,00				35,00
P178		0,00		25,00			25,00
P060		356,19	-263,00	282,80	450,00		825,94

Scorporo dal perimetro di opere propeedeutiche al potenziamento del porto di Trieste (vedi 1310)

Explicitazione intervento da programma di potenziamento collegamenti con porti e terminali - riga P060

Nuova esigenza concordata con il territorio (programmazione FSC 2014-2020) (vedi scheda intervento)

Explicitazione intervento da programma di potenziamento collegamenti con porti e terminali - riga P060

Explicitazione intervento da programma di potenziamento collegamenti con porti e terminali - riga P060 ed inserimento ulteriori opere concordate con il territorio (programmazione FSC 2014-2020)

Explicitazione intervento da programma di potenziamento collegamenti con porti e terminali - riga P060

Nuova esigenza concordata con il territorio (programmazione FSC 2014-2020) (vedi scheda intervento)

estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (ipotesi di sviluppo dei traffici merci da porti e scali intermodali)

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		CdP-I					Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
	agg. 2016	2017-2021	Ultimati riclassifiche	variazioni di costo	variazioni di perimetro	Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio		estensione programmi II quinquennio
0243 Scalo merci di Modena Marzaglia - per memoria	106,57	-106,57							0,00
Totale Potenziamiento collegamenti ferroviari con porti e terminali	789,76	-106,57	-194,00	-0,70	0,00	38,00	282,80	450,00	1.259,24
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	789,76	-106,57	-194,00	-0,70	0,00	38,00	282,80	450,00	1.259,24

Esplicitazione dei contenuti del programma su altre linee di intervento:
porti/terminali e collegamenti rete ferroviaria/porto di Livorno/interporto
Guasticce

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		Ultime riclassifiche	variazioni di costo di perimetro	Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)
	agg. 2016	2017-2021						
1064 Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	173,00	173,00						
0295 Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa	1.200,00	1.200,00						
1137 Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	110,00	110,00						
P129 Collegamento ferroviario aeroporto di Genova	70,00	69,60	-0,40					-0,40
0268 Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	425,00	425,00						
0269 Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	90,41	90,41						
1912 Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	0,00	3,37	1,30	2,07				2,07
1138A Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie	10,00	75,00		65,00				65,00
1138B Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino	1.082,00	1.082,00						
1139 Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa	15,00	15,00						
Totale Potenziamento collegamenti ferroviari con gli aeroporti	3.175,41	3.243,38	0,00	1,67	0,00	0,00	0,00	66,67
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	3.175,41	3.243,38	0,00	1,67	0,00	0,00	0,00	66,67

2,07 Esplicitazione dell'intervento da P055_B e inserimento ulteriori opere concordate con il territorio (allungamento marciapiedi,...)

65,00 Ampliamento del perimetro con interventi di potenziamento del terminal di Fiumicino necessari per garantire il modello di esercizio concordato con la Regione Lazio

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		CdP-I					Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)			
	aggr. 2016	2017-2021	Nuovo inserimento	Ultimati	riclassifiche	variazioni di costo di perimetro	Nuove esigenze quinquennio		estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	
0294		727,70								727,70	
0335		900,00								900,00	
Totale Nodo di Milano		1.627,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.627,70	0,00
0286B		6,36	493,64							500,00	
0286A		593,64	-493,64							100,00	
P133		50,00	106,00							156,00	Explicitazione della progettazione degli interventi di II fase dal programma di sviluppo del traffico passeggeri (P069) ed estensione con fasi realizzative programmate entro l'orizzonte 2026.
P131		65,00	50,00	50,00						165,00	50,00 Explicitazione degli interventi di II fase da P069 ed estensione con ulteriori fasi realizzative a completamento del programma di interventi per la velocizzazione della tratta Tortona-Milano
Totale Tratta Milano/Torino-Genova		715,00	0,00	156,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	921,00	50,00
0077		670,00								670,00	
0289		1.540,30								1.540,30	
P120		62,60	3,45	50,00						199,40	133,34 Estensione con ulteriori interventi di adeguamento prestazionale merci, potenziamento tecnologico ed eliminazione criticità puntuali
Totale Genova-Ventimiglia		2.272,90	0,00	3,45	0,00	0,00	0,00	0,00	36,14	2.409,70	133,34
P057A		65,03	38,60							103,63	Explicitazione delle progettazioni e di prime fasi realizzative dal programma di sviluppo del traffico merci (I063).
P222		0,00	823,84							1.259,66	435,82 Explicitazione degli interventi di potenziamento tecnologico da programma A2001A ed estensione con interventi di adeguamento prestazionale itinerari merci alternativi e di adduzione, ulteriori potenziamenti tecnologici e interventi infrastrutturali per eliminazione criticità puntuali
Totale Tratta Torino-Milano-Verona		65,03	0,00	862,44	0,00	0,00	0,00	0,00	125,32	1.363,29	435,82
0292A0		0,00	43,60							43,60	Accesso al Brennero sublotto 1 - Fluidificazione del traffico ed interconnessione con linea esistente della

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		Ultime riclassifiche	variazioni di costo	variazioni di perimetro	Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)
	ag. 2016	2017-2021							
tratta Fortezza - Ponte Gardena									
0292A	1.618,40	1.478,00	-43,60	-96,80					-96,80
Totale Tratta di valico	1.618,40	1.521,60	0,00	-96,80	0,00	0,00	0,00	0,00	-96,80
0292C	851,60	851,60							
0337	1.555,00	1.555,00							
0292B	997,80	997,80							
0085	3,00	3,00							
Totale Tratta di adduzione	3.407,40	3.407,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0365	1.800,00	1.800,00							
1131	0,00	180,00	9,60		170,40				170,40
0291	5.701,30	5.701,30							
0262	1.745,80	1.745,80							
PO67	35,00	35,00							
Totale Tratta Venezia-Trieste	9.282,10	9.462,10	9,60	0,00	170,40	0,00	0,00	0,00	170,40
1604A	0,00	35,00			35,00				35,00
1604B	1.040,00	1.040,00							
1940	50,00	185,90		135,90					135,90

Adeguamento del limite di spesa dell'intervento in coerenza con la delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo (seduta 3 marzo 2017).

Explicitazione della progettazione degli interventi da P057A ed estensione con opere di completamento (I fase in programmazione FSC 2014-2020).

Estensione del perimetro del progetto con gli interventi di fase 0 concordati dal GEI, relativi all'upgrading prestazionale dell'esistente linea per la Slovenia (tratta bivio Aurisina-Villa Opicina)

Estensione del perimetro con completamento della sistemazione del nodo (fasi 2 e 3, prime progettazioni nell'ambito programmazione FSC 2014-2020)

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		Nuove esigenze quinquennio	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	millioni di euro
	agg. 2016	2017-2021					
	Nuovo inserimento	Ultimati	variazioni di costo perimetro	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	(netto ultimati e riclassifiche)	
I133b Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	170,00		180,00			180,00	350,00
P057B Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ Fase	61,30		13,44			13,44	101,04
P223 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamente adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	0,00	204,56		133,70	94,84	228,54	433,10
1310 Potenziamento itinerari merci Tarvisio/Villa Opicina - per memoria	50,82	1,40					0,00
Totale Connessioni ai valichi orientali	1.372,12	-52,22	0,00	133,70	94,84	592,88	2.145,04
P090 Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)	200,00		364,34	0,00			200,00
NA023 Interventi connessi a linea AV/AC Milano - Bologna - per memoria	49,00	-47,79	-1,21				0,00
P071 Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea Milano-Bologna - per memoria (vedi P058A)	70,00	-70,00					0,00
P094 Upgrading infrastrutturale e tecnologico linee Roma-Napoli - per memoria (vedi P058A)	137,00	-137,00					0,00
Totale Dorsale centrale	456,00	-47,79	-1,21	0,00	0,00	-1,21	200,00
P146 Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	50,00	1,00	89,00				140,00
I179A Bretella di collegamento tra la linea Collesalveti-Vada e la linea Firenze-Pisa	0,00	91,00					91,00
I179B Collegamento dell'interporto di Guastince alla linea Collesalveti-Vada	0,00	101,60					101,60
0081 Potenziamento asse ferroviario Pontremolese	568,06						568,06
0276A Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ Fase	2.304,00	-1.546,80					757,20

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016			CdP-I 2017-2021			Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)
	Nuovo inserimento	Ultimati	riclassifiche variazioni di costo	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	estensione programmi I quinquennio	
0276B Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2 ^a fase		0,00	1.546,80			1.546,80	
P058A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1 ^a fase		260,78	164,20			424,98	Explicitazione delle progettazioni e di prime fasi realizzative dal programma di sviluppo del traffico merci (I063).
P224 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	X	0,00	250,24	1.690,56	336,35	2.277,15	2.026,91
P069 Ulteriori interventi diffusi per lo sviluppo del traffico passeggeri - per memoria (vedi direttrici)		322,70	-322,70			0,00	Explicitazione degli interventi di potenziamento tecnologico da programma A2001A ed estensione con interventi di adeguamento prestazionale itinerari merci alternativi e di adduzione, ulteriori potenziamenti tecnologici e interventi infrastrutturali per eliminazione criticità puntuali
Totale Accesso ai porti tirrenici		3.505,54	0,00	89,00	336,35	5.906,79	2.115,91
P106 Gronda merci di Roma - Cintura sud		844,63				844,63	
Totale Nodo di Roma		844,63	0,00	0,00	0,00	844,63	0,00
I071 Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce		350,00				350,00	Explicitazione dei contenuti del programma su altre linee di intervento: upgrading direttrici
0297A Nodo di Falconara 1 ^a fase		174,00				174,00	
0297B Nodo di Falconara completamento		66,00				66,00	
0142A Raddoppio Pescara-Bari 1 ^a fase		299,04				299,04	
0142B Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)		549,63	150,00			699,63	150,00
P058B Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1 ^a fase		130,50	60,00			190,50	Explicitazione delle progettazioni e di prime fasi realizzative dal programma di sviluppo del traffico merci (I063).
P225 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X	0,00	123,16	208,20	179,46	510,82	387,66
							Explicitazione degli interventi di potenziamento tecnologico da programma A2001A ed estensione con interventi di adeguamento prestazionale itinerari merci alternativi e di adduzione, ulteriori potenziamenti tecnologici e interventi infrastrutturali per eliminazione criticità puntuali

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		CdP-I				Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
	ag. 2016	2017-2021	Ultimati	riclassifiche	variazioni di costo	estensione programmi I quinquennio		estensione programmi II quinquennio
	Nuovo inserimento		variazioni di costo	variazioni di costo	variazioni di costo	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	
Totale Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)	1.569,17	2.289,99	0,00	183,16	150,00	0,00	179,46	537,66
0100 Raddoppio Bari-Taranto	478,56	478,56						
0310 Taranto-Metaponto	340,00	340,00						
0311A Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie	154,81	154,81						
0311B Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello	260,19	260,19						
1106 Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido	718,00	718,00						
1659 Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido 1 ^a fase	81,00	181,00	100,00					
P085 Upgrading rete ferroviaria Regione Calabria - per memoria (vedi 1659)	100,00	0,00	-100,00					
1153 Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melitto Porto Salvo	0,00	397,00	90,00					
Totale Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)	2.132,56	2.529,56	0,00	90,00	0,00	0,00	0,00	307,00
0119 Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	329,02	329,02						
0226 Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	572,00	572,00						
0296 Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	1.918,50	1.918,50						
0298 Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio	573,10	573,10	-2,40			2,40		2,40
P206 Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	0,00	275,73	13,81			132,50	129,42	261,92
Totale Linea Orte-Falconara	3.392,62	3.668,35	0,00	11,41	0,00	0,00	129,42	264,32
0307A Roma-Pescara opere prioritarie	1.556,00	388,00	-1.168,00					

Inserimento nel perimetro degli interventi di upgrading della rete ferroviaria della regione Calabria (P085), come da Accordi con regione Calabria.

Explicitazione dei contenuti del programma su altra linea di intervento: Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido 1^a fase (1659), come da Accordi con regione Calabria.

1153 Nuova esigenza di investimento concordata con EE.LL. (programmazione FSC 2014-2020). A completamento del programma saranno ridestinati parte dei finanziamenti per la 2^a fase di velocizzazione tirrenica sud (vedi P140).

P206 Explicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P121 ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi).

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		CdP-I					Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)	
	Nuovo inserimento	agg. 2016	Ultimati	riclassifiche	variazioni di costo	variazioni di perimetro	Nuove esigenze		estensione programmi I quinquennio
0307B Roma-Pescara		0,00	1.168,00						1.168,00
Totale Linea Roma-Pescara		1.556,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.556,00
0284 Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancellone Napoli per integrazione con linea AV/AC		813,00							813,00
0279A Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancellone-Frasso Telesino		730,00							730,00
0279B Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)		995,00							995,00
0099B Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino		299,60		371,00					670,60
0099A Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro		263,40							263,40
0099C Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice	x	0,00	19,95						19,95
P07Z Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto		321,00	108,62						429,62
Totale Tratta Napoli-Foggia-Bari		3.422,00	19,95	108,62	0,00	371,00	0,00	0,00	3.921,56
0308 Battipaglia-Potenza		491,00							491,00
0309 Potenza - Metaponto		646,00							646,00
0136 Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella		265,49		-10,00					255,49
P126 Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto		30,00				30,00			60,00
Totale Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto		1.432,49	0,00	0,00	-10,00	30,00	0,00	0,00	1.452,49
0013A Nuova linea a monte del Vesuvio		360,13							360,13
0013B Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio		59,08							59,08

0099B Modifica del perimetro connessa alla nuova soluzione progettuale individuata ad esito dello studio di fattibilità della tratta Hripinia – Bovino – Orsara (vedi anche 0281)

P07Z Inserimento nel perimetro degli interventi di potenziamento tecnologico linee Bari-Taranto/Lecce da A2001A

0136 Adeguamento del limite di spesa dell'intervento ad esito di approfondimenti progettuali.

P126 Estensione del perimetro con ulteriori opere concordate con il territorio e funzionali alla velocizzazione della tratta Battipaglia-Potenza

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		Ultime modifiche di costo	variazioni di costo	Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)
	ag. 2016	2017-2021						
0274	1.855,00	1.855,00						1.855,00
0263	230,00	230,00						230,00
1191	40,00	40,00						40,00
P140	190,00		-90,00					100,00
0282	3.700,00	3.700,00						3.700,00
1107A	18.730,00		12.730,00					6.000,00
1107B	0,00		12.730,00					12.730,00
P073	40,00			20,00				60,00
Totale Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria	25.204,21	0,00	-90,00	20,00	0,00	0,00	0,00	25.134,21
0249	2.300,00	2.300,00						2.300,00
0275A	6.016,00		-2.553,75					3.462,45
0275B	0,00		2.553,55					2.553,55
Totale Tratta Messina-Catania-Palermo	8.316,00	0,00	-0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	8.316,00
0313B	0,00		567,80					567,80
0313A	793,00		-567,80					225,20
1524	26,87							26,87

Riduzione del perimetro conseguente alla decisione di ridestinare parte dei finanziamenti alla velocizzazione della dorsale jonica (1153), in coerenza al protocollo d'intesa MIT-Regione Calabria-RFI del 17/05/2017.

Estensione del perimetro con ulteriori opere concordate con il territorio e funzionali al raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei tempi di percorrenza

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		CdP-I					Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)
	agg. 2016	2017-2021	Ultimati riclassifiche di costo	variazioni di perimetro	Nuove esigenze quinquennio	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	
1596 Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	19,20	19,20						19,20
1670 Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase	19,91	19,91	13,00	13,00				32,91
PO83 Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase	100,00	100,00						100,00
Totale Tratte Cagliari-Sassari/Olbia	958,98	971,98	0,00	13,00	0,00	0,00	0,00	13,00
NA006 Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	250,00	250,01						0,01
NA026 Studi di fattibilità e progettazioni	21,23	60,45	6,70	7,52	25,00			32,52
NA036 Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	187,87	145,18	-42,70					-42,69
NA011 Opere in fase di ultimazione: oneri per completamento opere e chiusura lavori - per memoria	276,34	0,00	-273,34					0,00
Totale Studi e fondo salvaguardia	735,44	455,64	3,70	7,52	25,00	0,00	0,00	-10,16
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	84.940,25	92.267,87	-353,41	1.067,44	507,00	2.915,28	1.120,03	5.651,96

Estensione del perimetro del programma con ulteriori interventi da avviare a progettazione di fattibilità. Inserimento nel perimetro delle progettazioni in ambito raddoppio Torino-Pinerolo (da POS5_B) e nodo di Genova (da NA011)

Riduzione della dotazione del fondo ai fini della prosecuzione di interventi cofinanziati da fondi UE

Scorporo dal perimetro degli interventi di permeabilità del nodo di Genova connessi alla realizzazione del Terzo valico dei Giovi (vedi NA026)

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		CdP-I					Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)
	Nuovo inserimento	agg. 2016	Ultimati riclassifiche	variazioni di costo	variazioni di perimetro	Nuove esigenze	estensione programmi I quinquennio	
A5000_5 Nodo AV di Bologna		2.018,55						2.018,55
A5000_1 Nodo AV di Firenze		1.612,06						1.612,06
A5000_2 Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma		350,00						350,00
A5000_3 Nodo AV di Napoli		503,79						503,79
A5000_4 Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli		211,59	30,15					241,74
A5000 Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli: interventi in ultimazione - per memoria		27.304,00	-27.304,00					0,00
Totale Dorsale centrale		32.000,00	-27.273,85	0,00	0,00	0,00	0,00	4.726,15
Totale Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli		32.000,00	-27.273,85	0,00	0,00	0,00	0,00	4.726,15

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		Ultime ridistribuite variazioni di costo	variazioni di perimetro	Nuove esigenze quinquennio	estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)
	ag. 2016	2017-2021						
0343 Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi	6.200,00	6.200,00						6.200,00
Totale Galleria dei Giovi e Nodo di Genova	6.200,00	6.200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.200,00
0325 Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050,00	2.050,00						2.050,00
0361 Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	3.837,30	3.430,07	-407,23					-407,23
								Revisione del perimetro del Progetto con inserimento del quadruplicamento in uscita da Brescia in sostituzione dello shunt di Brescia
Totale Tratta Torino-Milano-Verona	5.887,30	5.480,07	-407,23	0,00	0,00	0,00	0,00	-407,23
0362A Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)	2.790,00	3.140,00	350,00					350,00
								Incremento delle stime di costo conseguente all'eventuale recepimento delle prescrizioni al progetto definitivo della tratta Verona-Bivio Vicenza in sede di Cds.
0362B Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)	805,00	805,00						805,00
1135 Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)	1.316,00	1.316,00						1.316,00
Totale Tratta Verona-Padova-Venezia	4.911,00	5.261,00	350,00	0,00	0,00	0,00	0,00	350,00
A004 Nuovo valico del Brennero - quota Italia	4.400,00	4.400,00						4.400,00
Totale Tratta di valico	4.400,00	4.400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.400,00
0281 Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	2.686,00	2.315,00	-371,00					-371,00
								Modifica del perimetro connessa alla nuova soluzione progettuale individuata ad esito dello studio di fattibilità della tratta Hirpinia - Bovino - Orsara (vedi anche 0099B)
Totale Tratta Napoli-Foggia-Bari	2.686,00	2.315,00	-371,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-371,00
Totale interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	24.084,30	23.656,07	-428,23	0,00	0,00	0,00	0,00	-428,23

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.6: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Intervento	CdP-I		CdP-I					Variazioni (netto ultimi e riclassifiche)			
	ag. 2016	2017-2021	Ultimati	riclassifiche	variazioni di costo	variazioni di perimetro	Nuove esigenze		estensione programmi I quinquennio	estensione programmi II quinquennio	
E.5			3.515,17	136,71	0,14					3.652,32	0,30
E.1			18.041,94	1.616,50	-2,33					19.656,30	0,20
E.2			8.151,90	702,69	1,53					8.856,12	
E.3			817,60	136,69						954,28	
E.4			269,97	5,50						275,47	
Totale Interventi diffusi intera rete			30.796,57	2.598,09	-0,66	0,00	0,00	0,00	0,00	33.394,50	0,50
Totale Opere Ultimate			30.796,57	2.598,09	-0,66	0,00	0,00	0,00	0,00	33.394,50	0,50
TOTALE			235.756,74	0,00	-0,20	37,00	2.742,11	3.793,52	7.964,32	12.843,08	27.380,37

Scorporo dal perimetro di opere relative al Potenziamento infrastrutturale Firenze-Empoli e al Raddoppio Palermo-Messina tratta Messina-Patti (vedi E.2)

Inserimento nel perimetro di opere relative al Potenziamento infrastrutturale Firenze-Empoli e al Raddoppio Palermo-Messina tratta Messina-Patti (da E.1)

Contratto di Programma
2017 – 2021
parte Investimenti

APPENDICE N. 7
alla Relazione Informativa

CdP-I: evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Tabella	CdP-I agg. 2016										CdP-I 2017-2021			
	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti			Nuove risorse				Rimodulazioni				
			MEF	UE	Altro	MEF LE2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro			
A PORTAFOLGIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	68.970,06	-29.871,94	0,66	-442,14	-29,00	-128,92	-7,22	7.269,21	978,89	2.288,82	667,73	59,26	-58,77	49.696,62
00 Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	1.345,07	-1.336,57	-8,50								2,52		-2,52	0,00
01 Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	6.835,35	-84,55	6,00	-20,00				1.242,00	720,00	5,00	0,90	10,86	-0,71	8.714,85
02 Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento	3.840,35	-86,17	-1.565,87		-1,36			631,25		12,50	45,37		0,35	2.876,41
03 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	0,00	3,40	15,31				15,00			21,00				54,71
04 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	2.449,64	-392,83	209,57	-29,00	-20,00	-4,18	695,50			646,00	21,15	8,80	-1,68	3.582,97
05 Programmi città metropolitane	8.039,00	-241,39	69,97	-19,66	-1,84		519,22			357,02	132,35	19,42	-121,41	8.752,69
06 Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	403,14	-106,57	-1,40				80,69		48,89	64,50	25,00			514,24
07 Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	52,38	1,30					474,20			0,80	4,00	1,77	0,30	534,75
08 Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	14.005,13	-363,41	1.274,28	-422,14	-87,91	-1,21	3.611,35	210,00		1.182,00	436,44	18,41	66,90	19.939,85
09 Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	32.000,00	-27.273,85												4.726,15
B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	13.600,09			-58,75			2.590,80	70,00					58,75	16.260,88
C OPERE ULTIME	30.796,57	29.871,94	-0,66		0,30						-0,02	0,20	0,02	60.668,35
TOTALE	113.366,72	0,00	0,00	-442,14	-29,00	-187,37	-7,22	9.860,00	1.048,89	2.288,82	667,71	59,46	0,00	126.625,86
										13.924,87				
di cui portafoglio attivo (tab. A e B)	82.570,15	-29.871,94	0,66	-442,14	-29,00	-187,67	-7,22	9.860,00	1.048,89	2.288,82	667,73	59,26	-0,02	65.957,51

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016			CdP-I 2017-2021											
	Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti		Nuove risorse		Rimodulazioni							
				MEF	MIT	UE	Altro	MEF LB2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
A1001 Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011) - per memoria	1.345,07	-1.336,57	-8,50							2,52				-2,52	0,00
Totale Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	1.345,07	-1.336,57	-8,50					0,00		2,52				-2,52	0,00

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

CdP-I
agg. 2016

CdP-I
2017-2021

Intervento	Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti			Nuove risorse			Rimodulazioni					
				MEF	MIT	UE	Altro	MEF LB2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
A1004A	Sicurezza in galleria	344,50	-82,22					30,00							292,28
A1004B	Risanamento acustico	352,15						70,00	20,00						442,15
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	160,13						130,00	30,00	5,00					325,13
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	90,00						30,00							120,00
A1004E	Sicurezza armamento	317,00		-10,00				348,00	520,00						1.175,00
A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	0,00		-10,00				15,00	10,00						15,00
A1006	Soppressione passaggi a livello	1.752,93						100,00	50,00	6,89	9,04			-6,89	1.911,97
A1008	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	0,00	6,00					60,00							66,00
A1011	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	100,00													100,00
A1013A	Idrogeologia	449,23	0,60					155,00		-2,28	1,82			2,28	606,65
A1013B	Sismica	99,50						50,00							149,50
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	2.210,65	-0,51	166,73				80,00	40,00	0,19					2.497,06
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	357,77	-0,47	2,50				25,00							384,80
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	191,79						50,00		-3,91	3,91				241,79
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	409,69	-1,94	-372,23				44,00	35,00						114,52
A2004E	Dismissione contesti obsoleti	0,00		110,00				45,00	15,00						170,00
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali	0,00		51,00											51,00
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	0,00		42,00				10,00							52,00
Totale Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge		6.835,35	-84,55	6,00	-20,00		1.242,00	720,00	5,00	0,90	10,86			-0,71	8.714,85

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016				CdP-I 2017-2021											
	Nuovo inserimento	Ultimi riclassifiche	Definanziamenti		Nuove risorse			Rimodulazioni								
			MEF	MIT	UE	Altro	MEF LB2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro				
A2001A Potenziamento tecnologico direttrici e nodi - per memoria (vedi aree metropolitane, direttrici e reti regionali)	1.433,71	-1.433,71														0,00
A2001B Tecnologie per la circolazione	1.155,30	-37,94	-59,03					441,25								1.512,07
A2005 Telecomunicazioni e GSM-R	490,45	-0,07	-10,00					35,00								515,38
A2008 Sviluppo tecnologie innovative	148,48	0,22	-0,14					30,00								178,55
A2009 Security	144,16		8,50					15,00								167,66
A2010 Sistemi Informativi	216,99	-48,39	-3,49					60,00								223,76
A2011 Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	251,27		-68,00					50,00						45,71		278,98
Totale Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento	3.840,35	-86,17	-1.565,87					631,25						12,50	45,37	2.876,41

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016				CdP-I 2017-2021										
	Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche		Definanziamenti			Nuove risorse			Rimodulazioni				
					MEF	MIT	UE	Altro	MEF LB2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro	
P214 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	x	0,00	3,40	15,31					15,00			21,00			54,71
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		0,00	3,40	15,31					15,00			21,00		0,00	54,71

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016				CdP-I 2017-2021																	
	Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti			Nuove risorse			Rimodulazioni												
				MEF	UE	Altro	MEF LB2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT		FSC	UE	Altro									
1184	Potenziamento Padova-Castelfranco	X	0,00															0,00				
P128	Elettrificazione linea Trento-Bassano		1,00															59,00	60,00			
P136	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo		55,00																55,00			
P188	Raddoppio Bolzano-Merano	X	0,00																4,00	4,00		
1172	Variante di Riga	X	0,00					1,00											49,00	50,00		
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	X	0,00					69,70											76,00	145,70		
Totale Bacini Nord est			86,00	0,00	70,70			80,00										108,00	344,70			
1346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca		450,00																	450,00		
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena		92,00																85,00	177,00		
P145	Elettrificazione Empoli-Siena - per memoria (vedi P101)		0,00																	0,00		
1175	Raddoppio PM 228-Albacina	X	0,00					2,40												2,40		
P147	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina		0,00					1,00												39,00	40,00	
P137	Upgrading rete ferroviaria Regione Marche - per memoria (vedi P200)		6,00					-6,00													0,00	
0810	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola		35,99																		35,99	
0334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio		26,00																		58,00	
P138	Upgrading rete ferroviaria Regione Umbria - per memoria (vedi P200)		30,00					-30,00													0,00	
0290	Nuova linea Passo Corese-Rieti		4,39																		4,39	
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	X	0,00																		16,50	16,50
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamente	X	0,00																		0,00	0,00
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	X	0,00					78,63													80,00	159,45

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016		CdP-I 2017-2021											
	Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti			Nuove risorse				Rimodulazioni			
				MEF	MIT	UE	Altro	MEF L.2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro	
Totale Bacini Sud e isole	637,86	1,70	244,28			-20,00	-0,34	150,00			377,00	26,32		1.410,49
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	2.449,64	-392,83	209,57		-29,00	-20,00	-4,18	695,50			646,00	21,15	8,80	3.582,97

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

**CdP-I
agg. 2016**

**CdP-I
2017-2021**

Intervento	Nuovo inserimento	Ultimi riclassifiche	Definanziamenti			Nuove risorse				Rimodulazioni		
			MEF	UE	Altro	MEF LB2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC		UE	Altro
0052 Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura	1.040,70											1.040,70
P216 Completamento fermate SFM Torino	x 0,00	45,50										45,50
P217 Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	x 0,00	2,50										2,50
P080 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	119,30	-29,87			13,00			5,00				107,43
Totale Torino	1.160,00	18,13			13,00			5,00				1.196,13
P111 Variante di Cannitello – opere di mitigazione	7,00											7,00
1669 Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	0,39											0,39
P194 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	x 0,00	5,30										5,30
Totale Reggio Calabria	7,39	5,30			0,00			0,00				12,69
P213 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	x 0,00	2,32										2,32
Totale Messina	0,00	2,32			0,00			0,00				2,32
0115 Raddoppio Messina - Siracusa 1 ^ fase	121,66				5,00			-0,76				126,66
0270 Sistemazione nodo di Catania	16,61						235,00					251,61
P196 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania	0,00	2,32										2,32
Totale Catania	138,27	2,32			5,00		235,00	-0,76				380,60
0036 Nodo di Palermo	1.152,30	-1,84						-4,18				1.152,30
0336 Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	913,80							-25,15				913,80
P135 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	13,00	10,21										23,21
Totale Palermo	2.079,10	10,21			0,00		-1,84	-29,33				2.089,31
P197 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari	x 0,00	1,50										1,50
Totale Cagliari	0,00	1,50			0,00		0,00	0,00				1,50

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Intervento	Nuovo inserimento	CdP-I agg. 2016			CdP-I 2017-2021										
		Ultimati riclassifiche	Definanziamenti	Altre risorse	MEF	MIT	UE	Altro	MEF L.2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro	Rimodulazioni
1161	Adegamenti preliminari alla linea storica ed al nodo di Bologna per integrazione funzionale con AV/AC - per memoria	139,80	-139,80												0,00
Totale Bologna		221,72	-190,80	3,40					25,00					0,00	59,31
1185	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto	X	0,00												0,00
P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	100,00	3,40					100,00							203,40
Totale Firenze		100,00	0,00	3,40				100,00						0,00	203,40
0083	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio	322,50													322,50
1483	Nodo di interscambio di Pigneto	39,20									24,00				63,20
0258_A	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)	16,10													16,10
0260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	143,12											6,60		149,72
0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	30,00									15,00				60,00
1086	Raddoppio Aprilia-Nettuno	X	0,00												0,00
0331	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	13,00													13,00
1417	Potenziamento linee Castelli Romani	20,60													20,60
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	707,53	-9,42	46,05										-21,60	722,56
Totale Roma		1.292,05	-9,42	46,05				0,00			39,00			0,00	1.367,68
P211	Nodo complesso di Pompei	X	0,00	2,40							30,60				33,00
P212	Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	X	0,00								0,92				0,92
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	3,40	90,92								39,00				133,32
Totale Napoli		3,40	93,32	0,00				0,00			70,52	0,00		0,00	167,24
0149	Sistemazione nodo di Bari	159,61											-15,00		144,61

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016			CdP-I 2017-2021										
	Nuovo inserimento	Ultimati riclassifiche	Altre riclassifiche	Definanziamenti			Nuove risorse			Rimodulazioni				
				MEF	MIT	UE	Altro	MEF LB2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro	
0332A	Nodo di Bari: Bari Sud	396,36	-5,36									154,94	-154,94	391,00
0332B	Nodo di Bari: Bari Nord	0,00	5,36			-3,06								2,30
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	0,00	4,30											4,30
Totale Bari		555,97	0,00	4,30		-18,06		0,00				154,94	-154,94	542,21
Totale Programmi città metropolitane		8.039,00	-241,39	69,97		-19,66	-1,84	519,22		357,02		132,35	-121,41	8.752,69

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016				CdP-I 2017-2021												
	Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti	Nuove risorse			Rimodulazioni									
					MEF	MIT	UE	Altro	MEF LB2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro			
0274	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	10,00															10,00
0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	230,00			-20,12			15,57								4,56	230,00
1191	Velocizzazione Tirrenica Sud 2^ fase - Variante Agropoli	40,00															40,00
P140	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase	190,00														-90,00	100,00
0282	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri	7,00															7,00
1107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie	0,00					6,00										6,00
1107B	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento	0,00															0,00
P073	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti	40,00						20,00									60,00
Totale Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria		877,13	0,00	0,00	-20,12			20,00							15,57	-85,44	848,63
0249	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo	871,90						1.293,00							134,80		2.299,70
0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie	803,45						560,00							350,00	-139,21	1.713,65
0275B	Nuovo collegamento Palermo-Catania completamento	0,00															0,00
Totale Tratta Messina-Catania-Palermo		1.675,35	0,00	0,00				1.853,00							350,00	-4,41	4.013,35
0313A	S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie	51,20													174,00		225,20
0313B	S. Gavino-Sassari-Olbia completamento	0,00															0,00
1524	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia	26,87															26,87
1596	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	19,20															19,20
1670	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase	19,91													13,00		32,91

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

CdP-I
agg. 2016

CdP-I
2017-2021

Intervento	Nuovo inserimento	Ultimi riclassifiche	Definanziamenti			Nuove risorse				Rimodulazioni		
			MEF	UE	Altro	MEF LB2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC		UE	Altro
0291 Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari	16,30										1,98	18,28
0262 Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste	11,80										1,53	13,33
P067 Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste	35,00											35,00
Totale Tratta Venezia-Trieste	263,10	0,00	9,60		0,00	0,00	110,00	3,51	0,00	0,00	3,51	386,21
1604A Nuova linea Trieste-Divaca fase 0	0,00					35,00						35,00
1604B Nuova linea Trieste-Divaca	5,11											5,11
1940 Nodo di Udine	50,00						1,00				1,90	52,90
I133b Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	5,00											5,00
P057B Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase	61,30		6,30			33,44						101,04
P223 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	0,00	160,00				35,00						195,00
1310 Potenziamento itinerari merci Tarvisio/Villa Opicina - per memoria	50,82	-52,22	1,40									0,00
Totale Connessioni ai valichi orientali	172,23	-52,22	167,70		103,44	1,00	1,90	0,00	0,00	0,00	1,90	394,05
P090 Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)	200,00											200,00
NA023 Interventi connessi a linea AV/AC Milano - Bologna - per memoria	49,00	-47,79									-1,21	0,00
P071 Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea Milano-Bologna - per memoria (vedi P058A)	70,00	-70,00										0,00
P094 Upgrading infrastrutturale e tecnologico linee Roma-Napoli - per memoria (vedi P058A)	137,00	-137,00										0,00
Totale Dorsale centrale	456,00	-47,79	-207,00		0,00	-1,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200,00
P146 Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	0,00		1,00									1,00
I179A Bretella di collegamento tra la linea Collesalveti-Vada e la linea Firenze-Pisa	0,00					1,82						1,82

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

CdP-I
agg. 2016

CdP-I
2017-2021

Intervento	Nuovo inserimento	Ultimati riclassifiche	Definanziamenti			Nuove risorse				Rimodulazioni					
			MEF	MIT	UE	Altro	MEF L82017 art.1 c.140	MEF altro	MIT		FSC	UE	Altro		
11798 Collegamento dell'interporto di Guastice alla linea Collesalveti-Vada	X	0,00													0,00
0081 Potenziamento asse ferroviario Pontremolese		568,06													568,06
0276A Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase		96,95													96,95
0276B Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase		0,00													0,00
P058A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase		260,78	12,20					117,00			10,00				399,98
P224 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	X	0,00	367,40					297,07			30,00				694,47
P069 Ulteriori interventi diffusi per lo sviluppo del traffico passeggeri - per memoria (vedi direttrici)		166,70	-166,70												0,00
Totale Accesso ai porti tirrenici		1.092,49	0,00	213,90				415,89			40,00			0,00	1.762,28
P106 Gronda merci di Roma - Cintura sud		0,00													0,00
Totale Nodo di Roma		0,00	0,00	0,00				0,00			0,00			0,00	0,00
1071 Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce		350,00													350,00
0257A Nodo di Falconara 1^ fase		174,00													174,00
0257B Nodo di Falconara completamento		0,00									1,00				1,00
0142A Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase		299,04													299,04
0142B Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)		549,63									150,00				699,63
P058B Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase		130,50						50,00							180,50
P225 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X	0,00	108,16												108,16
Totale Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)		1.503,17	0,00	108,16				50,00			151,00			0,00	1.812,33

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016			CdP-I 2017-2021									
	Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti		Nuove risorse			Rimodulazioni				
				MEF	UE	Altro	MEF L2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro	
0100 Raddoppio Bari-Taranto	478,56										-1,85	1,85	478,56
0310 Taranto-Metaponto	0,70												0,70
0311A Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie	154,81										-2,02	2,02	154,81
0311B Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello	0,00												0,00
1106 Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido	0,00												0,00
1659 Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido 1^ fase	81,00		100,00										181,00
P085 Upgrading rete ferroviaria Regione Calabria - per memoria (vedi 1655)	100,00		-100,00										0,00
1153 Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari- Melito Porto Salvo	0,00								307,00			90,00	397,00
Totale Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)	815,07	0,00	0,00				0,00	0,00	307,00	0,00	-3,87	93,87	1.212,07
0119 Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	329,02												329,02
0226 Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	11,42												11,42
0296 Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	0,00												0,00
0298 Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplano	2,40		-2,40										0,00
P206 Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	0,00		13,81				29,00						42,81
Totale Linea Orte-Falconara	342,84	0,00	11,41				29,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	383,25
0307A Roma-Pescara opere prioritarie	14,74						126,00						140,74
0307B Roma-Pescara	0,00												0,00
Totale Linea Roma-Pescara	14,74	0,00	0,00				126,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140,74
INA006 Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	0,00						415,01				-415,00		0,01

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016				CdP-I 2017-2021														
	Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti	Nuove risorse			Rimodulazioni											
					MEF	MIT	UE	Altro	MEF LB2017 art.1 c.140	MIT	FSC	UE	Altro						
MA026 Studi di fattibilità e progettazioni	9,75		6,70		5,00													21,45	
MA036 Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	187,87			-7,14														39,87	145,18
MA011 Opere in fase di ultimazione: oneri per completamento opere e chiusura lavori - per memoria	276,34	-273,34	-3,00																0,00
Totale Studi e fondo salvaguardia	473,96	-273,34	3,70	-422,14	420,01													39,87	166,64
Totale Interventi prioritari ferrovie - diretrici di interesse nazionale	14.005,13	-353,41	1.274,28	-422,14	3.611,35	210,00	1.182,00	436,44	18,41	66,90									19.939,85

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021
APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016				CdP-I 2017-2021										
	Nuovo inserimento	Ultimi riclassifiche	Definanziamenti	Rimodulazioni	MEF	MIT	UE	Altro	MEF LB2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro	
0281 Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Osara	923,00														923,00
Totale Tratta Napoli-Foggia-Bari	923,00	0,00	0,00	0,00				0,00							923,00
0343 Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi	3.816,56							1.550,00							5.366,56
Totale Galleria dei Giovi e Nodo di Genova	3.816,56	0,00	0,00	0,00				1.550,00						0,00	5.366,56
0325 Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050,00													0,12	2.050,00
0361 Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	2.268,07							607,00							2.875,07
Totale Tratta Torino-Milano-Verona	4.318,07	0,00	0,00	0,00				607,00					0,12		4.925,07
0362A Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)	1.363,94														1.363,94
0362B Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)	150,00														150,00
1135 Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)	0,00														0,00
Totale Tratta Verona-Padova-Venezia	1.513,94	0,00	0,00	0,00				0,00						0,00	1.513,94
A004 Nuovo valico del Brennero - quota Italia	3.028,52							433,80	70,00					58,63	3.532,32
Totale Tratta di valico	3.028,52	0,00	0,00	0,00				433,80	70,00				58,63		3.532,32
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	13.600,09	0,00	0,00	0,00				2.590,80	70,00				58,75		16.260,88

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

APPENDICE N.7: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Intervento	CdP-I agg. 2016		CdP-I 2017-2021											
	Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti			Nuove risorse			Rimodulazioni				
				MEF	MIT	UE	Altro	MEF LB2017 art.1 c.140	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro	
AS000_0 Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli: opere in esercizio	0,00	27.273,85												27.273,85
Totale Dorsale centrale	0,00	27.273,85	0,00					0,00						27.273,85
Totale Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	0,00	27.273,85	0,00					0,00						27.273,85

Appendice n.8

Aggiornamento

“Relazione interventi finanziati dall’art.7 ter del Decreto Legge 43/2013”

La presente Relazione è stata elaborata per aggiornare lo stato degli interventi finanziati dal Decreto Legge n° 43, convertito con Legge n. 71 del 24 giugno 2013, recante *“Disposizioni urgenti per il rilancio dell’area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per Expo 2015”* che all’ art. 7 ter comma 2 ha autorizzato la spesa di 120 milioni per ciascuno degli anni dal 2015 al 2024, per una serie di investimenti e prioritariamente per la prosecuzione dei lavori relativi al Terzo Valico dei Giovi e per il quadruplicamento della linea Fortezza - Verona di accesso sud alla galleria di base del Brennero.

Gli specifici interventi sono stati individuati con successiva delibera n° 40 del 19 luglio 2013, con la quale il CIPE ha attribuito programmaticamente a RFI risorse per **1.200 mln di euro**, subordinate al verificarsi di specifiche condizioni. Gli investimenti finanziati sono i seguenti:

- 802 milioni di euro per il “Terzo Valico dei Giovi”;
- 70 milioni di euro per la “Circonvallazione di Trento”;
- 113 milioni per interventi da individuare nel CdP-I;
- 215 milioni di euro per il *“potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari”* di interventi individuati nella medesima delibera.

Tale dotazione è stata successivamente ridotta per effetto del Decreto legge n° 102 del 31 agosto 2013 *“Disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni”*, convertito con la Legge n. 124 del 28 ottobre 2013, che **all’art. 15 comma 3 punto d)**, secondo capoverso, ha disposto la riduzione delle autorizzazioni di spesa di cui all’art. 7-ter della legge 71/2013 “Emergenze ambientali” per **100 milioni di euro** per il 2015 finalizzati ad investimenti ferroviari, portando la dotazione complessiva a **1.100 mln di euro**.

Tutti gli interventi suddetti sono stati inclusi nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 e approvato ai sensi del Decreto Legge n. 133/20104 (c.d. Sblocca Italia).

Si rappresenta inoltre che la predetta delibera CIPE n.40/2013 che ha stanziato 70 milioni di euro per l’intervento relativo alla Circonvallazione di Trento, prevedeva che l’attribuzione definitiva delle risorse

fosse subordinata “*alla sottoposizione al CIPE, entro il 31 dicembre 2014, del progetto preliminare o definitivo dell'intervento; qualora la proposta non sia presentata nei termini il CIPE procederà a destinare le relative risorse ad altre opere da realizzare per lotti costruttivi, coerentemente con le finalità di cui all'art. 2, commi 232 e ss. della legge n. 191/2009*”. A tale proposito si deve registrare che non è stato sottoposto al CIPE il progetto entro il termine del 31/12/2014 prima citato.

Pertanto, si rappresenta che allo stato attuale il quadro complessivo delle risorse ha subito modifiche rispetto a quanto rappresentato nel Contratto di Programma 2012-16 parte investimenti sopra rappresentato. Tali variazioni sono state recepite **nell'aggiornamento 2015 del CdP-I, approvato dal CIPE** nella seduta del 23 dicembre 2015 con Delibera n.112, in particolare sono state **integralmente definanziate** le risorse relative *Lotto 3, circonvallazione di Trento*.

Nell'aggiornamento 2016 del CdP-I, il quadro finanziario dei suddetti interventi, coerenti con la strategia del Gestore finalizzata al proseguimento dei progetti da realizzarsi per lotti costruttivi, alla necessità di seguire lo sviluppo urbano delle aree metropolitane unite all'esigenza di miglioramento prestazionale delle linee, è rimasto invariato.

Nel **nuovo schema di CdP-I 2017-2021**, in considerazione del fatto che:

- 1) i fondi integralmente definanziati con l'aggiornamento 2015 del CdP-I (70 mln di euro) risultano ancora disponibili per RFI sul capitolo 7122 PG4 del Ministero dell'Economia e delle Finanze di pertinenza,
- 2) la delibera 40/2013 prevede la possibilità per il CIPE di destinare le risorse non finalizzate ad altre opere da realizzare per lotti costruttivi, coerentemente con le finalità di cui all'art. 2, commi 232 e ss. della legge n. 191/2009,

si propone, come già comunicato ai Ministeri competenti con nota 6205 del 15 dicembre 2016, di chiedere al CIPE, contestualmente alla seduta di approvazione dello schema contrattuale, il trasferimento delle risorse dalla “*Circonvallazione di Trento*” alla parziale copertura del sesto lotto costruttivo del progetto “*Tunnel di base del Brennero*” anche in ragione della contiguità territoriale dei due progetti.

Nella tabella seguente è riportato l'elenco degli interventi finanziati dal DL in oggetto, con il riferimento di: Codice CUP, riga del contratto di programma, risorse finanziarie complessive, dettaglio fonti di copertura e sviluppo temporale delle contabilizzazioni:

mln di euro

CUP	Riga CdP-I 2017-2021	Elenco interventi finanziati dal DL 43/2013	Costo totale	Risorse finanziarie CdP-I 2017- 2021	Fonte		Da reperire	Piano delle contabilizzazioni				
					di cui Stato DL43/2013	altro Stato		al 2015	2016	2017	2018	2019 e oltre
F81H92000000008	O343	3°Valico dei Giovi	6.200	5.367	802	4.565	833	742	302	239	788	4.129
J54B13001110001	P054	PRG Lambrate	125	125	95	30	-	2,1	1,0	0,2	-	121,6
J14B13000240001	P075	Potenziamento tecnologico Venezia Mestre - Venezia S.Lucia (PRG Venezia SL e nuovo blocco distanziamento a 4 Venezia)	40	40	40	-	-	0,8	4,6	11,9	9,5	13,2
J57E13000260001	P053	PRG Roma Tiburtina Fase 5 Collegamento servizi FL2 (Roma- Tivoli) al piazzale centrale e altri interventi per il TPL	23	23	10	8	-	14,3	2,1	2,1	4,1	-
J97E13000270001	P067	Velocizzazione Milano Venezia	5	5	5	-	-	2,9	1,3	0,7	0,2	0,0
J37E13000300001	P067	Velocizzazione Venezia Trieste	30	30	30	-	-	20,9	4,1	2,5	1,2	1,3
J37E13000330001												
J47I05000020001	P056	Adeguamento moduli valico Sempione a 750 m (linee Domodossola I fase)	35	35	35	-	-	0,8	4,0	3,2	11,8	15,2
J37I05000020001												
J34H14000460001	A2001B	Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Roma FL4/G tratta Termini-Casilina-Ciampino	15	15	13	-	-	0,0	0,1	1,5	0,6	12,7
Totale			6.473	5.640	1.030	4.603	833	784	319	261	815	4.293

APPENDICE N.9

METODOLOGIA DI CALCOLO INDICATORI DI MISURAZIONE DI RISULTATO

(art. 8 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021)

Premessa

Il comma 2 dell'art. 8 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 prevede un meccanismo di misurazione della performance del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale correlato alla sua capacità di pianificare e realizzare gli investimenti classificati nella sezione operativa del Contratto.

Infatti il meccanismo mette annualmente a confronto i valori obiettivo pianificati e la registrazione a consuntivo delle performance effettivamente realizzate, fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo.

A questo scopo è stato definito un Indice Sintetico di risultato che tiene conto di n. 4 variabili essenziali per la pianificazione ed il controllo degli investimenti: costi e tempi complessivi, produzione e attivazioni nell'anno.

Il meccanismo prevede che al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 15% sul singolo intervento del paniere monitorato, che siano ascrivibili a responsabilità del Gestore, scatta l'applicazione di una penale da calcolare, secondo i termini stabili al comma 2 dell'articolo 8, sul valore annuo della produzione obiettivo nell'anno di riferimento, come di seguito riportato:

<i>misura dello scostamento</i>	<i>misura della penale</i>
tra il 15 ed il 30 per cento	1% produzione annua obiettivo dell'intervento
tra il 30 ed il 50 per cento	1,5% produzione annua obiettivo dell'intervento
superiore al 50 per cento	2% produzione annua obiettivo dell'intervento

Resta stabilito che l'importo complessivo delle penali previste dal Contratto non potrà superare per ciascun anno il limite massimo di 2 milioni di euro.

Si deve infatti considerare che l'obiettivo della penale non è quello compromettere le coperture finanziarie dell'investimento che nella quasi totalità è costituito da finanziamenti pubblici statali o contributi comunitari, bensì quello di incidere sull'impatto che gli investimenti generano sul conto economico del Gestore. In questa ottica, il limite del 2% è correlato al valore delle "spese generali" che RFI applica nei quadri economici degli investimenti e che interviene nel conto economico per ridurre in egual misura i costi di personale imputabili alla gestione dell'investimento.

Portafoglio monitorato

Per la determinazione degli indicatori è stato definito uno specifico perimetro di riferimento, identificando il set di Progetti di investimento oggetto di misurazione della performance.

Il metodo prende in esame come campione gli "n" Progetti delle Tabelle A03, A04, A05, A06, A07, A08, A09 per i quali sia già intervenuta l'approvazione della Progettazione Definitiva. Si ritiene infatti non applicabile la metodologia agli investimenti per i quali non è stata ancora sviluppata una progettazione avanzata, in grado di individuare valori di costo e pianificazione di tempi che possa essere presa a riferimento a conclusione dei processi autorizzativi esterni a RFI.

Resta al momento esclusa l'applicazione degli indicatori alle opere relative alle Tabelle A01 (Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge) e A02 (Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento), in quanto per queste occorre fissare indicatori diversi, trattandosi di programmi di investimenti costituiti da una molteplicità di interventi ciascuno caratterizzato da una specifica fase di progettazione e di realizzazione.

In proposito occorre puntualizzare che per "Progetto" è da intendersi l'insieme di opere, lavori, forniture e servizi individuato da un Codice Unico Progetto (CUP). Nel caso in cui un Progetto sia costituito da più Sottoprogetti, quindi, dovrà essere stata approvata la Progettazione Definitiva per tutti i Sottoprogetti costituenti il Progetto.

Il campione oggetto di analisi si evolve nel tempo attraverso l'inserimento nuovi Progetti, per i quali le approvazioni delle Progettazioni Definitive siano state acquisite nel corso dell'anno precedente, e l'eliminazione dei Progetti chiusi nello stesso anno, ovvero di quelli con attività di collaudo ultimate.

Modalità di calcolo della performance

In base a quanto disposto dal Contratto, le variabili caratteristiche dei Progetti di investimento da monitorare sono le seguenti:

- Costo totale delle opere, (CTO);
- Tempo di ultimazione delle opere, (TU);
- Valore della produzione annua (contabilizzazione), (Prod);
- Numero delle attivazioni previste nell'anno (milestone).

Per ogni variabile è stato individuato un indicatore specifico, come qui di seguito riportato, che costituisce elemento base nella costruzione dell'Indicatore sintetico complessivo di risultato da utilizzare ai fini dell'eventuale penale:

- I_{CTO} funzione del Costo Totale del progetto del campione
- I_{TU} funzione della durata di esecuzione del Progetto del campione
- I_{Prod} funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) del Progetto del campione
- $I_{milestone}$ funzione del numero delle attivazioni previste nell'anno (milestone) nel Progetto del campione

La valorizzazione di ciascun indicatore, così come l'Indicatore complessivo I che li sintetizza, sarà elaborata per ogni anno di vigenza del Contratto di Programma Investimenti mettendo a confronto un valore di riferimento con un valore di consuntivo, secondo le modalità specificate nei paragrafi successivi.

Riguardo alle quattro variabili oggetto di monitoraggio, a decorrere dall'anno 2018, come previsto dal comma 1 dell'articolo 8, il Gestore comunica al Ministero, entro il 30 di aprile di ciascun anno, i valori di consuntivo registrati relativi all'anno precedente e, sulla base di questi, aggiorna i valori di riferimento validi per l'anno in corso.

Ai sensi del comma 2 dell'art. 8, il valore di consuntivo di ciascuna variabile dovrà essere neutralizzato dagli scostamenti derivanti da cause di forza maggiore o di fatto del terzo nonché da responsabilità non imputabile al Gestore. Per tali fattispecie sarà fornita adeguata documentazione da parte del Gestore.

Determinazione I_{Cto}

L'indicatore di Costo Totale del progetto oggetto di analisi è determinato dalla differenza fra il valore di consuntivo del Costo Totale (CTO_{cons}) ed il relativo valore di riferimento (CTO_{rif}), rapportata al valore di riferimento (CTO_{rif}).

In particolare, entro il 30 aprile di ogni anno saranno comunicate dal Gestore le previsioni di Costo Totale di riferimento di ogni progetto per l'anno in corso ai fini del calcolo del valore di riferimento

(CTO_{rif}). Tali previsioni saranno elaborate utilizzando i valori già consolidati nell'aggiornamento delle Tabelle del Contratto di Programma, a norma dell'art. 3, comma 2.

Il valore di consuntivo del Costo Totale (CTO_{cons}) del singolo progetto sarà determinato sulla base dei dati di ripianificazione di ogni progetto comunicati dal Gestore entro il 30 aprile dell'anno successivo.

Pertanto l'indicatore CTO da utilizzare per l'accertamento, si ottiene come segue

$$I_{CTO} = \frac{CTO_{cons} - CTO_{rif}}{CTO_{rif}}$$

Determinazione I_{TU}

L'indicatore del tempo di ultimazione del progetto oggetto di analisi è determinato dalla differenza fra il valore di consuntivo (TU_{cons}) ed il relativo valore di riferimento (TU_{rif}), rapportata al valore di riferimento (TU_{rif}).

In particolare, entro il 30 aprile di ogni anno, saranno comunicate le date di attivazione e/o ultimazione di ogni progetto e calcolati i mesi che intercorrono dal 1 gennaio del medesimo anno alla data di attivazione/ultimazione, la cui sommatoria costituisce il valore di riferimento dell'indicatore (TU_{rif}).

Il valore di consuntivo del tempo di ultimazione (TU_{cons}), espresso anch'esso in mesi residui, sarà coerentemente calcolato sulla base della ripianificazione delle date di attivazione di ogni progetto comunicate entro il 30 aprile dell'anno successivo.

Pertanto l'indicatore del tempo di ultimazione da utilizzare per l'accertamento, si ottiene come segue:

$$I_{TU} = \frac{TU_{cons} - TU_{rif}}{TU_{rif}}$$

Determinazione I_{Prod}

L'indicatore di produzione (contabilizzazioni) del progetto oggetto di analisi è determinato dalla differenza fra il valore di riferimento ($Prod_{rif}$) ed il valore di consuntivo ($Prod_{cons}$) della produzione annua, rapportata al valore di riferimento ($Prod_{rif}$).

In particolare, entro il 30 aprile di ogni anno, saranno comunicate dal Gestore le previsioni di spesa (contabilizzazioni) di ogni progetto, ai fini del calcolo del valore di riferimento ($Prod_{rif}$) per l'anno in corso.

Il valore di consuntivo della produzione ($Prod_{cons}$) sarà determinato sulla base dei dati di consuntivo di ogni progetto per l'intero anno di riferimento, comunicati entro il 30 aprile dell'anno successivo.

Pertanto l'indicatore della produttività da utilizzare per l'accertamento, si ottiene come segue:

$$I_{produzione} = \frac{Prod_{rif} - Prod_{cons}}{Prod_{rif}}$$

Determinazione $I_{\text{milestone}}$

L'indicatore di "milestone" del progetto oggetto di analisi è determinato alla differenza tra il valore di riferimento ($\text{milestone}_{\text{cons}}$) ed il valore di consuntivo ($\text{milestone}_{\text{rif}}$) del numero di attivazioni riferite a Fasi Funzionali significative previste nell'anno, rapportata al valore di riferimento ($\text{milestone}_{\text{rif}}$).

In particolare, entro il 30 aprile di ogni anno, saranno comunicate dal Gestore le previsioni del numero di attivazioni di ogni progetto per l'anno in corso, ai fini del calcolo del valore di riferimento ($\text{milestone}_{\text{rif}}$).

Il valore di consuntivo del numero di attivazioni ($\text{milestone}_{\text{cons}}$) sarà determinato sulla base dei dati di consuntivo di ogni progetto comunicati entro il 30 aprile dell'anno successivo.

Pertanto l'indicatore del numero di opere attivate/ultimate da utilizzare per l'accertamento, si ottiene come segue:

$$I_{\text{milestone}} = \frac{\text{milestone}_{\text{rif}} - \text{milestone}_{\text{cons}}}{\text{milestone}_{\text{rif}}}$$

Determinazione Indice Sintetico I

Individuati come sopra descritto i quattro Indicatori specifici, si definisce *l'Indice Sintetico I* quale misura dello scostamento complessivo registrato sulle variabili di cui al Contratto, da calcolare ai fini della determinazione della eventuale penale da applicare in rapporto al valore delle prestazioni rese dal Gestore".

A ciascun Indicatore specifico è stato associato un fattore di ponderazione in modo da tener conto della diversa importanza associata a ciascuna variabile sotto osservazione. Si è ritenuto di assegnare il peso maggiore al costo complessivo dell'opera, in quanto parametro principale che deve essere monitorato.

$$I = (0,4 * I_{\text{CTO}} + 0,3 * I_{\text{TU}} + 0,2 * I_{\text{Prod}} + 0,1 * I_{\text{milestone}})$$

I primi due indicatori I_{CTO} e I_{TU} , sono correlati alla vita intera del progetto, mentre gli ultimi due, I_{Prod} e $I_{\text{milestone}}$, sono relativi ad un arco temporale di un anno.

Nella formula sopra espressa risulta pertanto che:

- l'indicatore del Costo Totale I_{CTO} , che è correlato all'eventuale maggior costo delle opere rispetto alle previsioni iniziali, incide sull'indicatore sintetico annuale per il 40%;
- l'indicatore dei Tempi di Ultimazione I_{TU} , che è correlato all'eventuale prolungamento dei tempi di realizzazione/ultimazione delle opere rispetto alle previsioni iniziali, incide sull'indicatore sintetico annuale per il 30%;
- l'indicatore della Produzione I_{Prod} , che è correlato all'eventuale minore produzione di spesa annuale rispetto alle previsioni iniziali, incide sull'indicatore sintetico annuale per il 20%;
- l'indicatore del milestones $I_{\text{milestones}}$, che è correlato all'eventuale slittamento di attivazioni di Fasi Funzionali significative previste nell'anno rispetto alle previsioni iniziali, incide sull'indicatore sintetico annuale per il 10%.

Occorre precisare che, al fine di contenere il valore dell'Indice Sintetico di risultato entro il range $0 \div 1$, i valori dei n.4 Indicatori sono stati normalizzati.

Contratto di Programma
2017 – 2021
parte Investimenti

APPENDICE N. 10
alla Relazione Informativa

CdP-I 2017-2021: ripartizione territoriale

CdP-I 2017-2021: ripartizione territoriale

Milioni di euro

Area	Regione	Costo		Risorse al CdP 2017-2021	Variazioni finanziarie			
		Valore assoluto	Valore percentuale		Nuove risorse	Definanziamenti	Valore assoluto	Valore percentuale
Nord	Friuli Venezia Giulia	7.709,64	4%	732,25	128,31	0,00	128,31	1%
	Liguria	7.957,24	4%	4.620,30	924,22	-1,60	922,63	7%
	Lombardia	16.938,74	8%	5.826,56	840,65	-0,12	840,53	6%
	Piemonte	12.742,66	6%	4.778,65	994,25	-29,00	965,25	7%
	Trentino Alto Adige	9.168,98	5%	5.329,26	657,50	-59,50	598,00	5%
	Val d'Aosta	211,20	0%	54,98	2,40	0,00	2,40	0%
	Veneto	14.394,99	7%	4.288,21	992,53	0,00	992,53	7%
Subtotale Nord		69.123,44	34%	25.630,19	4.539,86	-90,21	4.449,65	34%
Centro	Emilia Romagna	6.656,95	3%	3.348,75	192,83	0,00	192,83	1%
	Lazio	7.722,46	4%	1.806,77	137,66	0,00	137,66	1%
	Marche	2.271,43	1%	572,30	77,25	0,00	77,25	1%
	Toscana	4.393,47	2%	3.010,92	320,34	0,00	320,34	2%
	Umbria	2.971,26	1%	515,17	85,25	0,00	85,25	1%
Subtotale Centro		24.015,57	12%	9.253,91	813,34	0,00	813,34	6%
Sud	Abruzzo	2.285,44	1%	483,35	179,60	0,00	179,60	1%
	Basilicata	2.922,00	1%	550,76	238,05	-1,01	237,05	2%
	Calabria	19.438,38	10%	1.196,11	362,82	-18,11	344,71	3%
	Campania	14.065,48	7%	4.935,54	818,31	-1,01	817,30	6%
	Molise	734,00	0%	592,07	126,98	-0,34	126,63	1%
	Puglia	4.607,58	2%	2.616,41	447,56	-84,98	362,59	3%
	Sardegna	1.216,88	1%	438,58	195,95	0,00	195,95	1%
	Sicilia	17.409,91	9%	7.069,90	2.726,53	-21,84	2.704,69	20%
Subtotale Sud		62.679,68	31%	17.882,71	5.095,81	-127,28	4.968,53	37%
Diffusi	Territorio Nazionale	46.649,86	23%	13.190,69	3.475,69	-448,57	3.027,11	23%
Subtotale Diffusi		46.649,86	23%	13.190,69	3.475,69	-448,57	3.027,11	23%
Totale Generale		202.468,56	100%	65.957,51	13.924,70	-666,06	13.258,64	100%

N.B. Gli importi relativi ai progetti/programmi pluriregionali sono stati ripartiti su base parametrica facendo riferimento ai km di linea presenti nelle diverse regioni.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Sezione 1				Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4			
								Opere in corso finanziate				Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari 2022-2026		
								Classe DPP	Stato	Incrementi e modulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)			EE,LL, e altro	2018	2019
Torino - Torino				987,11	1.770,70	1.178,13	0,00	18,00	1.196,13	981,07	5,00	0,00	49,96	160,10	86,80	79,70	36,20	59,87	312,00
0052	Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura			986,02	1.040,70	1.040,70	0,00	0,00	1.040,70	830,64			49,96	160,10					
	Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata	INV	RE	ES															
	Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa	INV	RE	ES															
	Nuova SSE Torino Bramante	INV	RE	RE															
P216	Completamento fermate SFM Torino			0,00	95,50	45,50	0,00	0,00	45,50	45,50					50,00				
	Fermate Dora e Zappata	INV	PD	PD*															
	Fermata S.Luigi Orbassano	INV	RE	SF															
	Fermate S.Paolo e Grugliasco-Le Gru (quota RFI)	INV	RE	SF															
P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa			0,00	70,00	2,50	0,00	0,00	2,50	2,50					67,50				
		INV	PD	SF															
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino			1,09	564,50	89,43	18,00	107,43	102,43	102,43	5,00				19,30	29,70	36,20	59,87	312,00
		INV	PD	SF															
Bacini Nord ovest - Bacini Nord ovest				49,37	1.410,58	150,25	-29,00	37,80	159,05	139,95	5,00	1,40	0,00	12,70	12,50	12,50	132,50	112,50	981,53
P124	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto			0,00	15,00	10,00	5,00	15,00	10,00	10,00	5,00								
	Velocizzazione impianti e soppressione PL	INV	RE	SF															
1357	Potenziamento Fossano-Cuneo			5,00	15,49	15,49	0,00	0,00	15,49	15,49									
	Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo	INV	RE	RE															

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4		
	Consuntivo al 2016		Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **		
	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Classe DPP	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro
1024 Raddoppio Fossano-Cuneo Raddoppio tratta Fossano - Madonna dell'Olimo	0,00	76,53		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,53
P078 Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo - Ventimiglia	0,00	8,80		0,00	29,00	-29,00	8,80	8,80	8,80	8,80	8,80	8,80
P198 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	44,37	1.294,76	X	95,76	24,00	119,76	114,46	1,40	12,50	132,50	112,50	905,00
Direttrice Torino-Lione - Tratta Torino-Lione	35,02	4.593,00		65,54	0,00	65,54	65,54	0,00	380,00	1.454,61	0,00	2.692,85
0241A Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano (1^ tappa)	35,02	1.700,15		65,54	0,00	65,54	65,54	0,00	180,00	1.454,61	0,00	2.692,85
0241B Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento tratta Orbassano-Settimo Torinese tratta Bussoleno-Avigliana	0,00	2.692,85		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
P215 Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana	0,00	200,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200,00	0,00	0,00	0,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4									
	Investimento pluriregionale finanziata	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano									
			Classe DPP	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026> 2026 **			
Direttrice Liguria - Alpi - Connessioni con i valichi svizzeri																			
0264A J1H02000130001	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1^ fase	112,36	1,46	2.687,84	670,24	72,50	742,74	533,93	7,50	55,00	26,31	120,00	297,40	502,44	122,40	232,90	193,50	596,46	
	Tratta Vignale-Oleggio																		
	Tratta Oleggio-Arona																		
0264B J1H02000130001	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona completamento	0,00		111,00	0,00	0,00	0,00												111,00
	Nuovo terminal autostrada viaggiante Cameri																		
0223A J1H02000130001	Nodo di Novara 1^ fase	0,00		91,04	83,54	7,50	91,04	83,54	7,50										
	Sistemazione novara Boschetto e PRG Vignale																		
0223B J1H02000130001	Nodo di Novara completamento	5,82		491,99	6,53	0,00	6,53	6,53											485,46
	Passante merci e progettazione opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano																		
P056	Adegumento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase	98,03		534,22	454,22	65,00	519,22	332,22	55,00	12,00	120,00	15,00							**
P221 J74F13000100001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	6,85		1.035,60	112,00	0,00	112,00	97,69	14,31				282,40	252,40	122,40	72,90	193,50		

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere	Consuntivo al 2016	Investimento pluriregionale finanziata		Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Riduzioni e incrementi e rimodulazioni	Sezione 1 Opere in corso finanziate			Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Sez. 4 Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano 2022-2026 > 2026 **
			Classe DPP	Fase				Stato MEF	FSC	MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	
Direttrice Liguria - Alpi - Tratta Milano/Torino-Genova		6,36	765,00	71,36	0,00	100,00	171,36	168,01	0,00	0,80	2,55	0,00	100,00	493,64
0286A Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	X	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00	100,00	100,00	0,00	0,80	2,55	0,00	100,00	493,64
Opere anticipate - PRG e ACC Tortona														
0286B Quadruplicamento Tortona-Voghera	X	6,36	500,00	6,36	0,00	0,00	6,36	3,01	0,80	2,55	0,00	0,00	100,00	493,64
Quadruplicamento tratta														
P131 Velocizzazione linea Torino-Genova		0,00	165,00	65,00	0,00	0,00	65,00	65,00	0,00	0,80	2,55	0,00	100,00	493,64
INVESTIMENTI														
Direttrice Liguria - Alpi - Galleria dei Giovi e Nodo di Genova		1.043,93	6.200,00	3.816,56	0,00	1.550,00	5.366,56	4.201,56	100,00	1.065,00	0,00	0,00	833,44	833,44
0343 Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi	X	1.043,93	6.200,00	3.816,56	0,00	1.550,00	5.366,56	4.201,56	100,00	1.065,00	0,00	0,00	833,44	833,44
Opere propedeutiche e progettazioni progresse														
1° lotto costruttivo	INV	RE	219,56	219,56	0,00	0,00	219,56	219,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2° lotto costruttivo	INV	RE	398,24	500,00	0,00	0,00	500,00	500,00	100,00	400,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3° lotto costruttivo	INV	RE	393,10	860,00	0,00	0,00	860,00	802,00	0,00	58,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4° lotto costruttivo	INV	RE	72,79	607,00	0,00	0,00	607,00	607,00	0,00	607,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5° lotto costruttivo	INV	RE	0,00	1.630,00	0,00	0,00	1.630,00	1.630,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6° lotto costruttivo	INV	RE	0,00	1.550,00	0,00	0,00	1.550,00	1.550,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
INVESTIMENTI														
Direttrice Trasversale - Tratta Torino-Milano-Verona		563,05	1.363,29	834,48	0,00	110,00	944,48	906,08	0,00	10,00	19,60	8,79	45,10	125,28
P057A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase	X	20,93	103,63	63,63	0,00	40,00	103,63	87,53	0,00	10,00	6,10	0,00	30,70	125,28

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3		Sez. 4							
	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **							
			Consuntivo al 2016	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **			
P222 49710500000001 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	X	542,13	1.259,66	770,84	70,00	840,84	818,55	19,60	2,69	92,64	45,10	125,10	30,70	125,28				
Potenzamento collegamenti ferroviari con porti e terminali - Potenziamiento collegamenti ferroviari con porti e terminali																		
P175 Scalo Torino Orbassano		0,00	22,50	0,00	22,50	22,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
	INV	RE	SF															
P176 Terminale Rivalta Scrivia		0,00	9,50	0,00	9,50	9,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
	INV	RE	SF															
Potenziamiento collegamenti ferroviari con gli aeroporti - Potenziamiento collegamenti ferroviari con gli aeroporti																		
I064 Potenziamiento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	X	0,00	173,00	3,60	3,60	3,60	3,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	169,40	169,40				
	INV	PD	SF															
Totale Regione Piemonte		2.807,20	18.985,92	6.790,16	-29,00	1.910,80	8.671,96	6.999,74	140,00	1.132,20	98,42	301,59	1.702,78	2.194,35	585,60	435,97	2.105,95	3.289,31

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Val d'Aosta

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma			Cdp-I 2017			Sezione 1			Sezione 2			Sez. 4	
						Classe DPP	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EELL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021		Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano			
														2018	2019		2020		2021
Bacini Nord ovest - Bacini Nord ovest				50,14	1.376,48	138,76	0,00	24,00	162,76	157,46	0,00	1,40	0,00	3,90	12,50	12,50	132,50	112,50	943,72
P123 Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Aosta-PontS.Martin Velocizzazione impianti e soppressione PL	INV	RE	SF	0,00	36,00	36,00	0,00	0,00	36,00	36,00									
0333 Interventi linea Chivasso-Aosta <small>JT.C050000/0001</small>				5,77	45,72	7,00	0,00	0,00	7,00	7,00									38,72
Collegamento diretto linee Chivasso-Aosta e Torino-Milano (Lunetta di Chivasso) Ricostruzione ponte sul torrente Chiusella	INV	RE	ES																
P198 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	X			44,37	1.294,76	95,76	24,00	119,76	114,46	114,46		1,40	0,00	3,90	12,50	12,50	132,50	112,50	905,00
Totale Regione Val d'Aosta				50,14	1.376,48	138,76	0,00	24,00	162,76	157,46	0,00	1,40	0,00	3,90	12,50	12,50	132,50	112,50	943,72

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzati delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale finanziata	Classe DPP	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma			Cdp-I 2017			Sezione 1			Sezione 2			Sez. 4		
						Fase	Stato	Riduzioni e modulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021					
															2018	2019	2020		2021	2022-2026
Milano - Milano				239,20	2.118,81	774,61	0,00	75,20	849,81	847,98	0,00	0,00	1,83	0,00	47,20	88,60	220,60	7,90	438,00	466,70
1181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi		PF SF SF	0,00	160,00	0,00	0,00	3,20	3,20	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	156,80					
0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase			196,27	225,00	225,00	0,00	0,00	225,00	225,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate/Vermezzo		INV RE ES																	
	Fermate Porta Romana e Tibaldi		INV RE AN																	
0049B	Raddoppio Milano-Mortara: completamente			0,00	466,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	466,70
	Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana		PF PD PD*																	
	Raddoppio tratta Albairate/Vermezzo-Parona		PF PP PP*																	
	Raddoppio tratta Parona-Mortara		PF PP PP*																	
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano			42,94	1.267,11	549,61	72,00	621,61	619,78	1,83	47,20	88,60	63,80	7,90	438,00	**				
	Bacini Nord ovest - Bacini Nord ovest			250,49	2.825,76	432,76	0,00	369,00	801,76	796,46	0,00	1,40	0,00	3,90	12,50	61,50	312,50	172,50	1.465,00	
0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio			206,13	261,00	261,00	0,00	261,00	261,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello			0,00	70,00	70,00	0,00	70,00	70,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi			0,00	250,00	0,00	10,00	10,00	10,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	180,00	60,00				

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Classe DPP	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma		Cdp-I 2017		Sezione 1 Opere in corso finanziate				Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021		Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **	
							Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	Stato UE (indulsa quota nazionale)	UE e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	oltre Piano	
Direttrice Liguria - Alpi - Tratta Milano/Torino-Genova					6,36	756,00	56,36	0,00	150,00	206,36	203,01	0,00	0,80	2,55	0,00	56,00	0,00	493,64		
0286A	X	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie			0,00	100,00	0,00	100,00	100,00	100,00										
		Opere anticipate - PRG e ACC Tortona	PRV	RE	PD															
0286B	X	Quadruplicamento Tortona-Voghera			6,36	500,00	6,36	0,00	0,00	6,36	3,01	0,80	2,55					493,64		
		Quadruplicamento tratta	PRV	PD	PD															
P133		Velocizzazione linea Milano-Genova	INV	RE	SF	0,00	50,00	50,00	100,00	100,00						56,00				
Direttrice Trasversale - Tratta Torino-Milano-Verona					2.321,25	6.843,37	5.152,55	0,00	717,00	5.869,55	4.283,17	99,90	1.324,20	153,49	8,79	647,64	45,10	125,10	30,70	125,28
0325		Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia			1.746,14	2.050,00	2.050,12	0,00	0,00	2.050,00	502,01	99,90	1.314,20	133,89						
		1° lotto costruttivo	INV	RE	RE	1.130,95	1.130,95	1.130,95	1.130,95	502,01	99,90	395,15	133,89							0,00
		2° lotto costruttivo	INV	RE	RE	728,83	919,05	919,05	919,05	919,05										0,00
0361	X	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona			12,05	3.430,07	2.268,07	607,00	2.875,07	2.875,07	2.875,07						555,00			
		1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est - Verona 1° lotto costruttivo	INV	RE	PD	1.892,07	1.892,07	1.892,07	1.892,07	1.892,07										0,00
		1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est - Verona 2° lotto costruttivo	INV	RE	PD	0,00	607,00	607,00	607,00	607,00										0,00
		Nodo di Verona Ovest	PRV	RE	PD	0,00	376,00	376,00	376,00	376,00										0,00
		2° lotto funzionale: Quadruplicamento in uscita da Brescia	PRV	RE	PD	0,00	555,00	0,00	0,00	0,00										0,00
P057A	X	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase			20,83	103,63	63,63	40,00	103,63	87,53	10,00	6,10								**

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4					
			Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano				
			Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT				UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro		
Classe DPP	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	Riduzioni e incrementi e rimodulazioni	CdP-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026>**					
P222 J4710500001001 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	542,13	1.259,66	X	770,84	70,00	840,84	818,55	19,60	2,69	92,64	45,10	125,10	30,70	125,28
Direttrice centrale e Tirrenica Nord - Dorsale centrale	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
P071 Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea Milano-Bologna - per memoria (vedi P058A)	0,00	0,00	X	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Potenziamiento collegamenti ferroviari con porti e terminali - Potenziamiento collegamenti ferroviari con porti e terminali	1,02	22,00		22,00	0,00	22,00	22,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
P173 J84H140133001 Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)	1,02	22,00		22,00	0,00	22,00	22,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Potenziamiento collegamenti ferroviari con gli aeroporti - Potenziamiento collegamenti ferroviari con gli aeroporti	0,00	1.483,00		11,60	0,00	11,60	11,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	102,00	169,40
1064 Potenziamiento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	0,00	173,00	X	3,60	0,00	3,60	3,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	169,40
0295 J3110500002001 Potenziamiento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa	0,00	1.200,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.200,00
1137 Collegamento ferroviario aeroporto di	0,00	110,00		8,00	0,00	8,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	102,00	0,00

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Liguria

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3		Sez. 4							
	Consuntivo al 2016	Opere	Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **							
Investimento pluriregionale finanziata	Fase	Stato attuativo	Cdp-I 2016	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021					
										proforma	Incrementi e modulazioni	2018	2019	2020	2021			
Classe DPP	Finanziata	Finanziata	Riduzioni e modulazioni	Incrementi e modulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021					
Genova - Genova			247,20	1.546,20	605,17	0,00	61,02	666,20	659,45	0,00	0,00	6,74	0,00	28,00	3,60	2,30	2,10	844,00
0240	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole		246,31	642,40	602,97	41,02	642,40	635,66	6,74									
	1^ fase: Completamento variante Pegli-Voltri e PRG Voltri 1^ fase, quadruplicamento Voltri-Sampierdarena e PRG Sampierdarena, sestuplicamento P.Principe-Brignole/Terraiba																	
	2^ fase: Completamento PRG Voltri																	
1045	Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure		0,00	750,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23,00				727,00
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova		0,89	153,80	3,80	20,00	23,80	23,80						5,00	3,60	2,30	2,10	117,00
	Bacini Nord ovest - Bacini Nord ovest																	
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	X	44,37	1.294,76	95,76	0,00	24,00	119,76	114,46	0,00	1,40	0,00	3,90	12,50	12,50	132,50	112,50	905,00
	Direztrice Liguria - Alpi - Connessioni con i valichi svizzeri																	
P056	Adegumento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase	X	104,88	1.569,82	566,22	0,00	65,00	631,22	429,91	0,00	55,00	26,31	120,00	297,40	252,40	122,40	72,90	193,50
	Adegumento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase																	
P221	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale diretrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	X	6,85	1.035,60	112,00	0,00	112,00	112,00	97,69			14,31		282,40	252,40	122,40	72,90	193,50

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Liguria

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4			
	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026			
			Consuntivo al 2016	Cdp-I 2016	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021
Classe DPP	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Riduzioni e incrementi rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026**
Potenziamento collegamenti ferroviari con porti e terminali - Potenziamiento collegamenti ferroviari con porti e terminali	0,00	25,80	25,80	0,00	25,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I048 Porto di Genova	0,00	25,80	25,80	0,00	25,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Potenziamento scalo Campasso													
Potenziamento collegamenti ferroviari con gli aeroporti - Potenziamiento collegamenti ferroviari con gli aeroporti	1,26	69,60	1,60	0,00	68,20	0,80	0,00	0,00	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
P129 Collegamento ferroviario aeroporto di Genova	1,26	69,60	1,60	0,00	68,20	0,80	0,00	0,00	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est													
Totale Regione Liguria	2.120,20	13.115,87	6.113,16	0,00	7.881,18	100,80	1.346,40	33,05	124,50	1.263,49	273,65	262,35	1.968,25

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4								
	Consuntivo al 2016		Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **								
	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Classe DPP	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **	
Venezia - Venezia																		
P075				5,35	341,10	98,48	0,00	29,42	127,90	108,48	0,00	0,00	19,42	11,00	40,80	37,30	7,10	117,00
				5,35	341,10	98,48	0,00	29,42	127,90	108,48	0,00	0,00	19,42	11,00	40,80	37,30	7,10	117,00
				38,14	1.154,70	99,70	0,00	76,00	175,70	174,70	0,00	0,00	1,00	175,00	80,00	115,00	10,00	599,00
Bacini Nord est - Bacini Nord est				0,00	148,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43,00	0,00	105,00			
P125				0,00	30,00	30,00	0,00	0,00	30,00	30,00	0,00	0,00						
				0,00	30,00	30,00	0,00	0,00	30,00	30,00	0,00	0,00						
				0,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00					
P199				38,14	956,70	69,70	76,00	145,70	144,70	144,70	1,00	1,00	132,00	60,00	10,00	10,00	599,00	**
Direttrice Trasversale - Tratta Torino-Milano-Verona				575,11	4.793,37	3.102,55	0,00	717,00	3.819,55	3.781,16	0,00	10,00	19,60	647,64	45,10	125,10	30,70	125,28
0361				12,05	3.430,07	2.268,07	607,00	2.875,07	2.875,07	2.875,07			555,00					
				12,05	3.430,07	2.268,07	607,00	2.875,07	2.875,07	2.875,07			555,00					
				12,05	1.892,07	1.892,07	1.892,07	1.892,07	1.892,07	1.892,07			0,00					0,00
				0,00	607,00	0,00	607,00	607,00	607,00	607,00			0,00					0,00
				0,00	376,00	376,00	376,00	376,00	376,00	376,00			0,00					0,00
				0,00	555,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			555,00					0,00

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 4				
						Classe DPP	Stato	proforma	Incrementi e Rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	UE EELL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	oltre Piano 2022-2026 > 2026 **
P057A	X			20,93	103,63	63,63	40,00	103,63	87,53	10,00	6,10									
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase																				
P222	X			542,13	1.259,66	770,84	70,00	840,84	818,55	19,60	2,69	92,64	45,10	125,10	30,70	125,28				
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)																				
Direttrice Trasversale - Tratta Verona-Padova-Venezia																				
0362A				27,71	5.261,00	1.513,94	0,00	1.513,94	1.423,94	0,00	0,00	2.431,06				1.316,00				
Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)																				
	INV	RE	PP	27,32	983,94	983,94		983,94	893,94		90,00							0,00		
	INV	RE	PP	0,00	1.776,06	0,00		0,00	0,00		90,00							0,00		
	INV	RE	PP	0,38	380,00	380,00		380,00	380,00		90,00							0,00		
Nodo di Verona est																				
0362B				0,00	805,00	150,00	0,00	150,00	150,00			655,00								
Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)																				
	PRV	RE	PD	0,00	150,00	150,00		150,00	150,00									0,00		
	PRV	RE	PD	0,00	655,00	0,00		0,00	0,00			655,00						0,00		
Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)																				
	PRV	PP	PP	0,00	1.316,00	0,00	0,00	0,00	0,00									0,00		
																		1.316,00		

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma			Cdp-I 2017			Sezione 1			Sezione 2			Sez. 4			
						Classe DPP	Stato	Incrementi e modulazioni	Stato	Incrementi e modulazioni	Stato	Incrementi e modulazioni	Stato	Incrementi e modulazioni	Stato	Incrementi e modulazioni	Stato		Incrementi e modulazioni	Stato	Incrementi e modulazioni
Direttrice Brennero-Verona-Bologna - Tratta di adduzione				0,00	1.000,80	14,70	0,00	0,00	14,70	0,00	0,00	13,82	0,00	0,00	0,89	0,00	623,20	359,90	3,00		
0292B	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona			0,00	997,80	14,70	0,00	0,00	14,70	0,00	0,00	13,82	0,00	0,89	0,00	623,20	359,90	3,00			
	1^ fase (lotto 4.1)	INV	PD	PP																	
	2^ fase (lotto 4.2)	PRV	PP	PP*																	
1085	Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)	X		0,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00		
Direttrice Venezia-Trieste/Udine - Tratta Venezia-Trieste				43,30	7.716,30	260,90	0,00	111,98	372,88	256,17	110,00	0,00	4,73	1,98	60,40	266,80	517,20	816,00	5.683,02		
0365	Potenziamento Venezia-Trieste	X		0,00	1.800,00	200,00	0,00	0,00	200,00	200,00	200,00	0,00	0,00	0,00	266,80	517,20	816,00	5.683,02			
	Velocizzazione linea storica e varianti	INV	RE(F)	PP																	
	Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m	INV	SF	SF*																	
	Variante Latisana	INV	SF	SF*																	
	Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina	INV	SF	SF*																	
1131	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre			0,00	180,00	9,60	0,00	110,00	119,60	9,60	110,00	0,00	0,00	0,00	60,40	0,00	0,00	0,00	3,00		
		INV	PP	PP*																	
0291	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari	X		14,17	5.701,30	16,30	1,98	18,28	11,57	11,57	11,57	4,73	1,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.683,02		
		PRV	PP	PP																	
P067	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste	X		29,13	35,00	35,00	0,00	0,00	35,00	35,00	35,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	35,00		
		INV	RE	ES																	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzati delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4				
	Consuntivo al 2016		Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **				
	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **
				<i>Riduzioni e incrementi e rimodulazioni</i>										
	INV	RE	RE											
linea Venezia-Trieste														
Direttrice Venezia-Trieste/Udine - Connessioni ai valichi orientali														
P057B			X		8,73	534,14	227,60	68,44	296,04	296,04	0,00	0,00	0,00	0,00
					5,83	101,04	67,60	33,44	101,04	101,04				
					2,89	483,10	160,00	35,00	195,00	195,00				
P223			X		194,19	2.702,13	640,38	454,07	1.054,25	40,00	0,00	0,20	504,26	336,62
					96,26	424,98	272,98	127,00	399,98	389,78	10,00		25,00	
Direttrice centrale e Tirrenica Nord - Accesso ai porti tirrenici														
P058A			X		97,93	2.277,15	367,40	327,07	694,47	664,47	30,00		479,26	336,62
P224			X											

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzati delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale finanziata		Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere		Cdp-I 2016 proforma		Cdp-I 2017		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4	
	Classe DPP	Fase	Stato attuativo	Stato	Operazioni	Incrementi e Rimodulazioni	Operazioni	Incrementi e Rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	oltre Piano	
Potenziamiento collegamenti ferroviari con gli aeroporti - Potenziamiento collegamenti ferroviari con gli aeroporti																				
0268 Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia			4,28	515,41	14,18	0,00	411,00	425,18	421,18	0,00	0,00	4,00	0,00							
			4,13	425,00	14,00		411,00	425,00	421,00			4,00								
	INV	RE	PD																	
0269 Collegamento ferroviario aeroporto di Verona			0,16	90,41	0,18		0,00	0,18	0,18											
	PF	PP	PP																	
Totale Regione Veneto			886,79	24.018,94	5.972,42	0,00	1.867,91	7.840,33	7.529,72	150,00	100,00	29,22	31,39	3.909,07	957,66	1.609,76	1.337,17	2.588,70	5.776,25	90,24

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Trentino Alto Adige

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale finanziata	Classe DPP	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma		Cdp-I 2017		Sezione 1 Opere in corso finanziate				Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **		
						Fase finanziaria	Stato	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **	2022-2026 > 2026 **	2022-2026 > 2026 **
Bacini Nord est - Bacini Nord est				38,14	1.421,70	126,70	0,00	188,00	314,70	205,70	108,00	0,00	0,00	1,00	232,00	60,00	10,00	10,00	795,00		
P128	Eletrificazione linea Trento-Bassano			0,00	60,00	1,00	59,00	60,00	1,00	59,00											
P136	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo <small>Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano</small>			0,00	55,00	55,00	0,00	0,00	55,00												
P188	Raddoppio Bolzano-Merano			0,00	200,00	0,00	4,00	4,00	4,00	4,00									196,00		
1172	Variante di Riga <small>Collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria</small>			0,00	150,00	1,00	49,00	50,00	1,00	49,00					100,00						
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est			38,14	956,70	69,70	76,00	145,70	144,70	144,70					132,00	60,00	10,00	10,00	599,00		
	Diretrice Brennero-Verona-Bologna - Tratta di valico			719,58	5.921,60	4.550,12	503,80	5.053,92	3.882,19	0,00	315,00	804,25	52,48		867,68						
A004	Nuovo valico del Brennero - quota Italia			679,50	4.400,00	3.087,15	503,80	3.532,32	2.375,91	315,00	788,93	52,48			867,68						
	Opere propedeutiche e progettazioni progressive				260,00	260,00		260,00	101,50		45,00	113,50							0,00		
	1° lotto costruttivo				190,00	280,00		280,00	161,45			94,88	23,67						0,00		
	2° lotto costruttivo				150,00	297,26		297,26	229,04			68,22							0,00		
	3° lotto costruttivo				79,50	920,02		920,02	344,62		270,00	276,59	28,81						0,00		
	4° lotto costruttivo				0,00	1.250,00		1.250,00	1.035,81			214,19							0,00		
	5° lotto costruttivo				0,00	455,00		455,00	433,46			21,55							0,00		
	6° lotto costruttivo				0,00	937,72		70,00	70,04			867,68							0,00		

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Trentino Alto Adige

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4
			Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **		
	Investimento pluriregionale finanziata	Fase	Stato attuativo	Stato proforma	Riduzioni e incrementi e rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro
	Classe DPP		INV	RE	ES					
0292A0	Accesso al Brennero subplotto 1 - Fluidificazione del traffico ed interconnessione con linea esistente della tratta Fortezza - Ponte Gardena (PRG e ACC Ponte Gardena)	11,41	43,60	43,60	0,00	43,60	43,60	43,60	15,33	
0292A	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena	28,67	1.478,00	1.478,87	0,00	1.478,00	1.462,67	1.478,00		
	Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena									
Direttrice Brennero-Verona-Bologna - Tratta di adduzione										
0292C	Accesso al Brennero lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano	4,13	2.409,60	15,19	0,00	15,19	15,19	0,00	0,00	0,00
		1,81	851,60	8,29	0,00	8,29	8,29	8,29		843,31
0337	Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto	2,32	1.555,00	6,90	0,00	6,90	6,90	6,90		1.548,10
1085	Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)	0,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,00
Direttrice centrale e Tirrenica Nord - Accesso ai porti tirrenici										
P058A	Adegumento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	194,19	2.702,13	640,38	0,00	454,07	1.054,25	40,00	0,00	0,20
		96,26	424,98	272,98	127,00	399,98	389,78	10,00		25,00
P224	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale	97,83	2.277,15	367,40	327,07	694,47	664,47	30,00		

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Friuli Venezia Giulia

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Classe DPP	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4							
							Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari 2022-2026						
							Cdp-I 2016 proforma	Incrementi e Riduzioni e rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)			EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **	
Bacini Nord est - Bacini Nord est					38,14	956,70	69,70	0,00	76,00	145,70	144,70	0,00	0,00	0,00	1,00	132,00	60,00	10,00	10,00	599,00	
P199	X	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est			38,14	956,70	69,70	0,00	76,00	145,70	144,70	0,00	0,00	0,00	1,00	132,00	60,00	10,00	10,00	599,00	**
Direttrice Trasversale - Tratta Torino-Milano-Verona					563,05	1.363,29	834,48	0,00	110,00	944,48	906,08	0,00	10,00	19,60	8,79	92,64	45,10	125,10	30,70	125,28	
P057A	X	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase			20,83	103,63	63,63	0,00	40,00	103,63	87,53	10,00	10,00	6,10							**
P222	X	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)			542,13	1.259,66	770,84	0,00	70,00	840,84	818,55	0,00	19,60	2,69	19,60	92,64	45,10	125,10	30,70	125,28	
Direttrice Venezia-Trieste/Udine - Tratta Venezia-Trieste					53,83	9.282,10	263,10	0,00	3,51	266,61	254,21	0,00	0,00	8,14	4,26	266,80	517,20	816,00	816,00	7.415,49	
0365	X	Potenziamento Venezia-Trieste			0,00	1.800,00	200,00	0,00	0,00	200,00	200,00	0,00	0,00			266,80	517,20	816,00	816,00		
		Velocizzazione linea storica e varianti	INV	RE(F)	PP																
		Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m	INV	SF	SF*																
		Variante Latisana	INV	SF	SF*																
		Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina	INV	SF	SF*																
0291	X	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari			14,17	5.701,30	16,30	1,98	18,28	11,57	11,57	4,73	1,98							5.683,02	
		PRV	PP	PP																	
0262		Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste			10,53	1.745,80	11,80	1,53	13,33	7,64	7,64	3,41	2,28							1.732,47	
		PRV	PP	PP																	

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Friuli Venezia Giulia

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere		Sezione 1 Opere in corso finanziate			Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **	
	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Classe DPP	Cdp-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021
											Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC

TEN-T Baltico-Adriatico)

Potenziamento collegamenti ferroviari con porti e terminali - Potenziamiento collegamenti ferroviari con porti e terminali

1008	Porto di Trieste	0,00	77,00	60,00	0,00	17,00	77,00	60,00	17,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
------	------------------	------	-------	-------	------	-------	-------	-------	-------	------	------	------	------	------

J74H1600023001

Completamento: potenziamento impianti Trieste Aquilina e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio

Fasi I e II: interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio

Potenziamento collegamenti ferroviari con gli aeroporti - Potenziamiento collegamenti ferroviari con gli aeroporti

1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	0,00	3,37	1,30	0,30	1,77	3,37	1,60	0,00	0,00	0,00	1,77	1,77
------	-----------------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

J81E1600060003

Nodo intermodale Ronchi dei Legionari (interventi ferroviari)

Totale Regione Friuli Venezia Giulia		667,18	13.827,50	1.516,28	0,30	314,62	1.831,21	1.755,18	18,00	10,00	30,30	17,72	819,08	8.450,38
---	--	--------	------------------	----------	------	--------	-----------------	----------	-------	-------	-------	-------	---------------	-----------------

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Emilia Romagna

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2		Sez. 3		Sez. 4									
	Consuntivo al 2016		Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021		Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **									
	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **				
Bologna - Bologna																		
1438			0,74	323,26	34,31	0,00	25,00	59,31	59,14	0,00	0,00	0,00	0,17	39,50	14,30	60,64	12,50	137,00
			0,74	48,86	0,91	0,00	0,00	0,91	0,74					47,94				
P112			0,00	274,40	33,40	0,00	25,00	58,40	58,40					39,50	14,30	12,70	12,50	137,00
Bacini Nord est - Bacini Nord est																		
P199			38,14	956,70	69,70	0,00	76,00	145,70	144,70	0,00	0,00	0,00	1,00	132,00	60,00	10,00	10,00	599,00
			38,14	956,70	69,70	0,00	76,00	145,70	144,70					132,00	60,00	10,00	10,00	599,00
Direttrice Venezia-Trieste/Udine - Connessioni ai valichi orientali																		
P057B			8,73	534,14	227,60	0,00	68,44	296,04	296,04	0,00	0,00	0,00	0,00	79,70	22,70	17,70	23,20	94,80
			5,83	101,04	67,60	0,00	33,44	101,04	101,04									
P223			2,89	433,10	160,00	0,00	35,00	195,00	195,00					79,70	22,70	17,70	23,20	94,80
Direttrice centrale e Tirrenica Nord - Dorsale centrale																		
A5000_5			1,888,08	2,018,55	2,018,55	0,00	0,00	2,018,55	1,448,53	0,00	0,00	0,00	570,03					
			1,888,08	2,018,55	2,018,55	0,00	0,00	2,018,55	1,448,53				570,03					
P071			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00									

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzati delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Emilia Romagna

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4				
	Consuntivo al 2016		Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **				
	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Cdp-I 2016	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021
	176,78	1.051,32	588,66	0,00	50,00	638,66	0,00	0,00	0,00	0,00	104,41	34,41	34,41	205,03
	125,13	350,00	350,00	0,00	0,00	350,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Direttrice Adriatico-Ionica - Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

1071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	X		176,78	1.051,32	588,66	0,00	50,00	638,66	0,00	0,00	0,00	0,00	104,41	34,41	34,41	205,03
				125,13	350,00	350,00	0,00	0,00	350,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

864H1400450001

864H1600030001

864H1400129001

864H1400130001

864H1400131001

864H1600030001

P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	X		9,32	190,50	130,50	50,00	180,50	180,50	10,00	0,00	0,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00
-------	--	---	--	------	--------	--------	-------	--------	--------	-------	------	------	------	-------	------	------	------

P225	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X		42,33	510,82	108,16	0,00	108,16	108,16	94,41	34,41	34,41	34,41	205,03	0,00	0,00	0,00
------	---	---	--	-------	--------	--------	------	--------	--------	-------	-------	-------	-------	--------	------	------	------

J771000040001

Potenziamento collegamenti ferroviari con porti e terminali - Potenziamento collegamenti ferroviari con porti e terminali

P142B	Porto di Ravenna - completamento			0,00	70,00	20,00	0,00	20,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00
-------	----------------------------------	--	--	------	-------	-------	------	-------	-------	------	------	------	------	------	------	------	-------

Completamento: interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco

P142A	Porto di Ravenna			0,00	20,00	20,00	0,00	20,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
-------	------------------	--	--	------	-------	-------	------	-------	-------	------	------	------	------	------	------	------	------

1^ fase: Prolungamento dorsale destra Candiano, soppressione del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere - quota RFI

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Emilia Romagna

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4	
	Investimento pluriregionale finanziata	Consuntivo al 2016	Opere in corso finanziate	Cdp-I 2017	Fabbisogni finanziari 2018-2021	2018	2019	2020	2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	oltre Piano 2026**
	Classe DPP	Fase attuativa	Cdp-I 2016	Incrementi e riduzioni e rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro		
Totale Regione Emilia Romagna			10.528,15	0,00	4.937,72	40,00	83,85	0,00	571,40	830,62	2.969,25
		2.891,84	4.264,21	673,51	4.242,47					297,01	

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità
 RE Realizzazione ES Esercizio

° stud/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

* comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Toscana

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4					
	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano					
			Consuntivo al 2016	Costo Cdp-I 2016	Costo Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026> 2026 **
	Classe DPP	Stato attuativo	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi											
			proforma												

Firenze - Firenze	22,97	637,00	103,40	0,00	100,00	203,40	193,40	0,00	10,00	0,00	0,00	11,00	84,30	2,80	197,50	138,00
1185	0,00	200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00	195,00			

P076	22,97	437,00	103,40	0,00	100,00	203,40	193,40	10,00	0,00	0,00	0,00	6,00	84,30	2,80	2,50	138,00
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze																**

Bacini Centro - Bacini Centro	31,48	1.655,45	621,45	0,00	165,00	786,45	247,28	85,00	215,00	0,00	239,17	10,50	10,50	10,50	10,50	827,00
1346	21,79	450,00	450,00	0,00	0,00	450,00	215,00	215,00	215,00	0,00	235,00	10,50	10,50	10,50	10,50	827,00

P101	0,00	177,00	92,00	85,00	177,00	92,00	85,00	85,00	85,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Potenziamento linea Empoli-Siena																

P200	9,69	1.028,45	79,45	80,00	159,45	155,28	4,17	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	827,00
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro																**

Direttore centrale e Tirrenica Nord - Dorsale centrale	813,79	2.162,06	2.162,06	0,00	0,00	2.162,06	350,59	0,00	0,00	0,00	1.811,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
A5000_1	788,48	1.612,06	1.612,06	0,00	0,00	1.612,06	150,59	0,00	0,00	0,00	1.461,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

A5000_2	25,31	350,00	350,00	0,00	0,00	350,00	350,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma																

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Toscana

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3		Sez. 4						
	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Classe DPP	Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021		Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano					
												2018	2019	2020	2021	2022-2026 >	2026 **		
P090 Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)	X		0,00		200,00	0,00	200,00												
Direttrice centrale e Tirrenica Nord - Accesso ai porti tirrenici			194,19		3.034,73	641,38	0,00	455,89	1.097,27	1.057,07	40,00	0,00	0,20	553,26	502,26	353,44	90,26	438,22	
P146 Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa <small>Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario</small>			0,00		140,00	1,00	0,00	0,00	1,00	1,00				49,00		90,00			
1179A Bretella di collegamento tra la linea Collesalveti-Vada e la linea Firenze-Pisa			0,00		91,00	0,00	1,82	1,82	1,82	1,82						89,18			
1179B Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalveti-Vada			0,00		101,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								101,60	
P058A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	X		96,26		424,98	272,98	127,00	399,98	389,78	10,00				25,00					**
P224 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	X		97,83		2.277,15	367,40	327,07	694,47	664,47	30,00				479,26	502,26	174,26	90,26	336,62	

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Toscana

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4	
						Classe DPP	Stato proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026

Potenziamento collegamenti ferroviari con porti e terminali - Potenziamento collegamenti ferroviari con porti e terminali				28,43	45,50	45,50	0,00	0,00	45,50	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	33,00				
0339				28,43	43,00	43,00	0,00	0,00	43,00	10,00					33,00				
J41C1000000001 Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce nuovo impianto di Livorno Darsena (PRG ed ACEI), collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena																			
P220				0,00	2,50	2,50	0,00	0,00	2,50	2,50									
Potenzamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce: collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce - opere sulla rete ferroviaria nazionale																			
				1,080,86	7.534,74	3.573,79	0,00	720,89	4.294,68	1.860,84	125,00	225,00	0,00	2.083,84	574,76	597,06	366,74	298,26	1.403,22

Totale Regione Toscana

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Marche

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate			Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026			Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **				
			Investimento pluriregionale finanziata	Fase	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **
Bacini Centro - Bacini Centro	9,69	1.218,45	82,85	0,00	119,00	201,85	158,68	39,00	0,00	4,17	10,50	80,50	10,50	88,10	827,00	
1175 Raddoppio PM 228-Albacina	0,00	80,00	2,40	0,00	0,00	2,40	2,40								77,60	
P147 Elettificazione Civitanova-Macerata-Albacina	0,00	110,00	1,00	0,00	39,00	40,00	1,00	39,00				70,00				
1^ fase: tratta Civitanova-Macerata																
Completamento: tratta Macerata-Albacina e ammodernamento linea																
P137 Upgrading rete ferroviaria Regione Marche - per memoria (vedi P200)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00										
P200 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	9,69	1.028,45	79,45	80,00	159,45	155,28				4,17	10,50	10,50	10,50	10,50	827,00	
Direttrice Adriatico-Ionica - Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)	195,53	1.291,32	762,66	0,00	813,66	661,91	1,00	150,75	0,00	0,00	169,41	34,41	34,41	34,41	205,03	
1071 Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	125,13	350,00	350,00	0,00	0,00	350,00										
1. fase: variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord																
0297A Nodo di Falconara 1^ fase	18,75	174,00	174,00	0,00	174,00	23,25									150,75	
0297B Nodo di Falconara completamento	0,00	66,00	0,00	1,00	1,00										65,00	

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità
 * comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Marche

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4											
	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano										
					Classe DPP	Stato	Incrementi e Rimodulazioni	Stato MEF	FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026> 2026 **				

Completamento: nuove stazioni di Montemarcano e Jesi Interporto e opere di completamento

P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	X		9,32	190,50	130,50	50,00	180,50	180,50	10,00												**
-------	--	---	--	------	--------	--------	-------	--------	--------	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

P225	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X		42,33	510,82	108,16	0,00	108,16	108,16	94,41	34,41	34,41	205,03									
------	---	---	--	-------	--------	--------	------	--------	--------	-------	-------	-------	--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Trasversali appenniniche centro Italia - Linea Orte-Falconara

0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	X		246,66	329,02	329,02	0,00	329,02	329,02	25,88	25,88	25,88	262,10									
	Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni	INV	RE	ES																		
	Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto	INV	RE	RE																		
	Raddoppio tratta Spoleto-Campello	INV	RE	RE																		

0296	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	X		0,00	1.918,50	0,00	0,00	0,00	0,00				1.918,50									
		PF	PP	PP*																		

0298	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio	X		0,00	573,10	0,00	0,00	0,00	0,00				573,10									
		PF	PP	PP*																		

P206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	X		0,00	275,73	13,81	29,00	42,81	42,81	25,88	25,88	25,88	129,40									**
------	---	---	--	------	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--	--	--	--	--	--	--	--	----

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Marche

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale finanziata		Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4								
	Classe DPP	Fase	Stato attuativo	Stato	Operazioni	Opere	Operazioni in corso finanziate	Cdp-I 2017	Fabbisogni finanziari 2018-2021	2018	2019	2020	2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **							
			451,89	1.188,34	1.188,34	5.606,12	1.188,34	1.387,34	199,00	0,00	199,00	40,00	150,75	2,33	4,17	205,79	140,79	70,79	148,39	3.653,03	0,00	
Totale Regione Marche																						

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Umbria

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma			Cdp-I 2017			Sezione 1			Sezione 2			Sez. 4	
						Classe DPP	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EELL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021		Fabbisogni finanziari 2022-2026	oltre Piano 2022-2026 > 2026 **		
														2018	2019				2020
Bacini Centro - Bacini Centro				38,53	2.122,44	141,44	0,00	128,50	269,94	215,86	32,00	12,91	0,00	9,17	85,50	10,50	10,50	360,50	1.385,50
0810	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola			28,13	35,99	35,99	0,00	0,00	35,99	18,08	12,91	12,91	5,00						
	PRG Perugia S. Giovanni	INV	RE	RE															
	Velocizzazione Perugia Pontvegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie	INV	RE	RE															
0334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio			0,71	58,00	26,00	0,00	32,00	58,00	26,00	32,00	32,00							
	Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno	INV	RE	PP															
P138	Upgrading rete ferroviaria Regione Umbria - per memoria (vedi P200)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00										
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	X		0,00	441,50	0,00	0,00	16,50	16,50	16,50					75,00			350,00	
	Velocizzazione 1^ fase	PF	PD	SF															
	Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona	INV	PD	SF															
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamente	X		0,00	558,50	0,00	0,00	0,00	0,00									558,50	
	Velocizzazione 2^ fase	PF	SF	SF°															
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	X		9,69	1.028,45	79,45	80,00	159,45	159,45	155,28				4,17	10,50	10,50	10,50	827,00	**

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Umbria

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4	
	Consuntivo al 2016		Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **	
	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Stato proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro
A5000_2	X		25,31	550,00	0,00	0,00	550,00	200,00	0,00	0,00	350,00
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma											
P090	X		0,00	200,00	0,00	0,00	200,00	200,00	0,00	0,00	350,00
Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)											
Direttrice centrale e Tirrenica Nord - Accesso ai porti tirrenici											
P058A	X		194,19	2.702,13	0,00	454,07	1.094,45	1.054,25	40,00	0,00	0,20
Adegumento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase											
P224	X		97,93	2.277,15	327,07	694,47	664,47	30,00	479,26	502,26	174,26
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)											
Trasversali appenniniche centro Italia - Linea Orte-Falconara											
0119	X		246,66	329,02	0,00	329,02	326,69	2,33	586,46	25,88	25,88
Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara											
Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni											
Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto											
Raddoppio tratta Spoleto-Campello											

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Umbria

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4				
	Consuntivo al 2016		Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **				
	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **
0226 461H0200000000			10,20	572,00	11,42	0,00	11,42	11,42						560,58
0296 J311061000030001	X		0,00	1.918,50	0,00	0,00	0,00	0,00						1.918,50
P206	X		0,00	275,73	13,81	29,00	42,81	42,81						25,88
														25,88
			514,89	8.469,81	1.686,06	0,00	611,57	2.297,64	1.851,03	72,00	12,91	2,33	359,37	1.176,22
Totale Regione Umbria														538,64
														210,64
														476,64
														3.770,02

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° stud/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lazio

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere	Consuntivo al 2016	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4		
			Opere in corso finanziate		Fabbricazioni finanziarie 2018-2021					Fabbricazioni finanziarie 2022-2026 oltre Piano	
			Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC				Stato MIT
Classe DPP	Stato	Stato	Stato	Stato	Stato	Stato	Stato	Stato			
Roma - Roma	3.238,39	639,03	1.328,68	1.367,68	906,33	39,00	182,18	252,57	678,89	61,67	695,41
0083 Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio	322,50	281,45	322,50	322,50	116,08	0,00	242,14	206,42			
Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area											
Completamento fronte nomenclatura											
1483 Nodo di interscambio di Pigneto	78,17	3,13	39,20	63,20	39,20	24,00	172,14	8,07	182,18	252,57	678,89
1^ fase: fermata su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo											
Completamento: fermata su linea FL4/6 e copertura vallo											
0258_A Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)	547,37	3,42	16,10	16,10	16,10	0,00	16,10	16,10	531,27		
1^ fase: chiusura anello ferroviario											
2^ fase: collegamenti con linee Fiumicino, Tirrenica e Firenze-Roma											
0260 Raddoppio Lunghezza-Guidonia	149,72	41,63	149,72	149,72	148,53	0,00	1,19				
0359 Raddoppio Campoleone-Aprilia	60,00	0,95	45,00	60,00	25,00	15,00	15,00	20,00			
1086 Raddoppio Aprilia-Nettuno	200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200,00			
0331 Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	250,00	0,76	13,00	13,00	13,00	0,00	128,68	108,32			
Tratta Cesano-Vigna di Valle											
Tratta Vigna di Valle-Bracciano											

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzati delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lazio

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere	Consuntivo al 2016	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3			Sez. 4						
			Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026			Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **						
			Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **
1.417	Potenziamento linee Castelli Romani	12,49	20,60	20,60	0,00	0,00	17,60	20,60	17,60	3,00	3,00							
491H500040111																		
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	295,30	1.610,04	722,56	-21,60	0,00	722,56	530,82	172,14	6,88	12,72	53,50	52,57	39,30	46,70	695,41	**	
	Bacini Centro - Bacini Centro																	
0290	Nuova linea Passo Corese-Rieti	14,05	2.820,65	83,84	0,00	96,50	180,34	176,17	0,00	0,00	4,17	85,50	10,50	10,50	360,50	1.385,50	787,81	
431H6600000031																		
	1 ^ stralcio: tratta Passo Corese-Osteria Nuova																	
	Completamento: tratta Osteria Nuova - Rieti																	
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	0,00	441,50	0,00	0,00	16,50	16,50	16,50	16,50	75,00	350,00							
	Velocizzazione 1^ fase																	
	Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona																	
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamente	0,00	558,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	558,50								
	Velocizzazione 2^ fase																	
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	9,69	1.028,45	79,45	80,00	159,45	155,28	4,17	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	827,00	**	
	Direttrice centrale e Tirrenica Nord - Dorsale centrale																	
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma	25,31	350,00	350,00	0,00	0,00	350,00	350,00	350,00	350,00								
444H1400000005																		

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lazio

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3		Sez. 4								
	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari 2018-2021	2018	2019	2020	2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	oltre Piano 2022-2026 > 2026 **							
	Classe DPP	Stato attuativo		CdP-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro										
				Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi														
P090 Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)	X		0,00	200,00	0,00	200,00	200,00												
P094 Upgrading infrastrutturale e tecnologico linee Roma-Napoli - per memoria (vedi P058A)	X		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00												
Direttrice centrale e Tirrenica Nord - Accesso ai porti tirrenici			194,19	2.702,13	0,00	640,38	0,00	454,07	1.094,45	1.054,25	40,00	0,00	0,20	504,26	502,26	174,26	90,26	336,62	
P058A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	X		96,26	424,98	127,00	272,98	389,78	399,98	389,78	10,00				25,00				**	
P224 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	X		97,93	2.277,15	327,07	367,40	664,47	694,47	664,47	30,00				479,26	502,26	174,26	90,26	336,62	
Direttrice centrale e Tirrenica Nord - Nodo di Roma			0,00	844,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					844,63	
P106 Gronda merci di Roma - Cintura sud (nuova linea Ponte Galeria-Pomezia-Campoleone)			0,00	844,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00									844,63	
Trasversali appenniniche centro Italia - Linea Orte-Falconara			0,00	275,73	29,00	13,81	42,81	42,81	42,81	0,00	0,00	0,00	0,00	25,88	25,88	25,88	25,88	129,40	
P206 Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	X		0,00	275,73	29,00	13,81	42,81	42,81	42,81					25,88	25,88	25,88	25,88	129,40	**

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzati delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lazio

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4		
						Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari 2022-2026	oltre Piano
						Classificazione	Stato	Incrementi e modulazioni	Stato	Stato	Stato				
Classe DPP	Stato	Riduzioni e modulazioni	MEF	FSC	MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro								
Trasversali appenniniche centro Italia - Linea Roma-Pescara				0,00	1.168,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.168,00		
0307B Roma-Pescara	X			0,00	1.168,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.168,00		
<small>Velocizzazione tratta Avezzano-Sulmona Velocizzazione tratta Tivoli-Avezzano</small>															
Potenziamento collegamenti ferroviari con porti e terminali - Potenziamento collegamenti ferroviari con porti e terminali				0,00	85,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	85,00		
1010 Centro intermodale del Tevere				0,00	85,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	85,00		
<small>PF SF SF</small>															
Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporti - Potenziamento collegamenti ferroviari con gli aeroporti				0,00	1.157,00	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.062,00		
1138A Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie				0,00	75,00	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.062,00		
<small>1ª fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino (PRG Magliana, Ponte Galeria e potenziamento impianto Fiumicino Aeroporto)</small>															
<small>INV PD SF</small>															
1138B Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino				0,00	1.082,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.062,00		
<small>Nuovo collegamento con futuro terminal nord Collegamento passante terminal nord-terminal sud</small>															
<small>PF SF SF</small>															
<small>PF SF SF</small>															
Totale Regione Lazio				872,57	12.841,53	2.626,70	0,00	618,57	3.245,28	79,00	172,14	8,07	596,51	4.776,93	
<small>872,57 2.626,70 0,00 618,57 3.245,28 79,00 172,14 8,07 596,51 862,82 791,22 909,53 538,31 4.776,93 1.717,44</small>															

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Abruzzo

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4		
			Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano	
			Operazioni	Incrementi e Rimodulazioni	2018	2019	2020				2021
Investimento pluriregionale finanziata	Fase attuativa	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2022-2026 > 2026 **				
	Classe DPP	Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro				
Completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio) Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona PRG e ACC Foggia	INV RE ES INV RE RE INV RE RE	Stato attuativo 42,33	Stato MEF 108,16	Stato FSC 108,16	Stato MIT 108,16	UE (indusa quota nazionale) 0,00	EE,LL, e altro 0,00	Fabbisogni finanziari 2018-2021 94,41	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano 34,41	Fabbisogni finanziari 2022-2026 > 2026 ** 205,03	
P225	X	510,82	0,00	0,00	108,16	108,16	0,00	94,41	34,41	34,41	205,03
J711000040001											
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)											
P0588	X	190,50	9,32	50,00	180,50	180,50	0,00	10,00			**
J51H6600000021											
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase											
Trasversali appenniniche centro Italia - Linea Orte-Falconara											
P206	X	275,73	0,00	29,00	42,81	42,81	0,00	25,88	25,88	25,88	129,40
J51H6600000021											
Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia											
Trasversali appenniniche centro Italia - Linea Roma-Pescara											
0307A	X	1.556,00	4,67	126,00	140,74	140,74	0,00	111,00	136,26	136,26	1.168,00
J51H6600000021											
Roma-Pescara opere prioritarie Raddoppio Chieti-Pescara Velocizzazione tratta Sulmona-Chieti	INV PD PP PRV PP PP*	Stato attuativo 4,67	Stato MEF 140,74	Stato FSC 140,74	Stato MIT 140,74	UE (indusa quota nazionale) 0,00	EE,LL, e altro 0,00	Fabbisogni finanziari 2018-2021 111,00	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano 136,26	Fabbisogni finanziari 2022-2026 > 2026 ** 1.168,00	
0307B	X	1.168,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
J51H6600000021											
Roma-Pescara Velocizzazione tratta Avezzano-Sulmona	PRV PP PP*	Stato attuativo 0,00	Stato MEF 0,00	Stato FSC 0,00	Stato MIT 0,00	UE (indusa quota nazionale) 0,00	EE,LL, e altro 0,00	Fabbisogni finanziari 2018-2021 0,00	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano 0,00	Fabbisogni finanziari 2022-2026 > 2026 ** 1.168,00	

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzati delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Abruzzo

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale finanziata		Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4				
	Classe DPP	Fase	Stato attuativo	Stato	Operazioni	Opere	Opere in corso finanziate	Cdp-I 2016	2018	2019	2020	2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano	Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano		
A1011					44,79	100,00	100,00	0,00	100,00	90,00	10,00							
Velocizzazione tratta Tivoli-Avezzano																		
Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo																		
Totale Regione Abruzzo			661,02	1,293,23	-6,53	33,1,03	1,617,73	1,423,94	14,51	46,17	65,73	67,37	333,29	77,29	77,29	563,55	3,430,93	0,00

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Molise

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate				Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021				Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **						
			Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Classe DPP	Cdp-I 2016 proforma	Riduzioni e incrementi rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **	
Bacini Sud e isole - Bacini Sud e isole																			
P141 Elettificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso 1^ fase	193,02	1.870,32	285,27	-6,88	104,53	382,92	199,99	29,51	7,17	65,73	80,52	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	1.419,40	
1888 Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	0,00	30,00	15,00	0,00	15,00	30,00	15,00	15,00											
J64H1500030002	0,20	23,15	23,49	-0,34	0,00	23,15					23,15								
0312 Venafro - Termoli	0,00	50,20	0,80	0,00	0,80	0,80	0,80												49,40
J34F0500010001																			
Istituzione rango C e ammodernamento linea																			
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	192,82	1.766,98	239,44	-6,53	89,53	328,98	184,19	14,51	7,17	65,73	57,37	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	1.370,00	**
Direttrice Adriatico-Ionica - Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)																			
1071 Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	183,49	1.750,95	1.138,29	0,00	200,00	1.338,29	1.180,29	150,00	0,00	8,00	0,00	104,41	34,41	34,41	34,41	34,41	34,41	205,03	
J64H1500045001																			
J64H1500000001																			
J64H1501230001																			
J64H1500130001																			
J64H1500131001																			
J64H1500030001																			
0142B Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	6,71	699,63	549,63	150,00	699,63	699,63	541,63	150,00		8,00									
J71H5000000007																			
Tratta Ripalta-Lesina																			
Tratte Termoli-Campomarino-Ripalta																			

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Molise

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3	Sez. 4						
						Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021					Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano					
						Classe DPP	Stato	Incrementi e modulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT			UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021
P058B	X			9,32	190,50	130,50	50,00	180,50	180,50	10,00									
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase																			
P225	X			42,33	510,82	108,16	0,00	108,16	108,16	94,41	34,41	34,41	34,41	205,03					
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)																			
Totale Regione Molise				376,51	3.621,27	1.423,55	-6,88	304,53	1.721,21	1380,28	179,51	7,17	73,73	80,52	121,41	51,41	51,41	1.624,43	0,01

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4						
	Consuntivo al 2016		Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **						
	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indulsa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **		
Napoli - Napoli	47,72	744,04	96,72	0,00	70,52	167,24	29,11	70,52	0,00	67,61	0,00	38,30	38,20	38,50	35,80	425,00
P211	0,00	33,00	2,40	30,60	33,00	2,40	2,40	30,60								
P212	0,00	0,92	0,00	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92								
P134	47,72	710,12	94,32	39,00	133,32	26,71	39,00	67,61	38,30	38,20	38,50	35,80	425,00			
Bacini Sud e isole - Bacini Sud e isole	192,82	1.996,98	245,98	-6,53	319,53	558,98	184,19	244,51	7,17	65,73	57,37	17,00	17,00	17,00	17,00	1.370,00
I173	0,00	230,00	0,00	230,00	230,00	230,00	230,00	230,00								
P201	192,82	1.766,98	239,44	89,53	328,98	184,19	14,51	7,17	65,73	57,37	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	1.370,00
Direttrice centrale e Tirrenica Nord - Dorsale centrale	426,90	503,79	503,79	0,00	503,79	383,51	0,00	0,00	58,22	62,07						
A5000_3	426,90	503,79	503,79	0,00	503,79	383,51	0,00	0,00	58,22	62,07						

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3			Sez. 4					
			Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026			Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **					
			Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021
P094	0,00	0,00	X	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	504,26	502,26	174,26	90,26	336,62	
Upgrading infrastrutturale e tecnologico linee Roma-Napoli - per memoria (vedi P058A)																	
Direttrice centrale e Tirrenica Nord - Accesso ai porti tirrenici																	
P058A	194,19	2.702,13	X	640,38	0,00	454,07	1.094,45	1.054,25	40,00	0,00	0,00	504,26	502,26	174,26	90,26	336,62	
Adegumento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase																	
P224	97,93	2.277,15	X	367,40	327,07	694,47	664,47	30,00	479,26	502,26	174,26	90,26	336,62				
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)																	
Direttrice Napoli-Bari - Tratta Napoli-Foggia-Bari																	
0284	339,40	5.302,56		3.281,57	-1,14	415,14	3.695,56	2.230,94	782,77	0,00	680,75	1,10	1.607,00				
Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Canello-Napoli per integrazione con linea AV/AC																	
0279A	125,34	813,00		732,32	-80,68	813,00	813,00	215,02	201,00	396,18	0,80						
Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Canello-Frasso Telesino																	
0279B	24,21	730,00		637,60	-92,40	92,40	730,00	329,69	200,00	200,01							
Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)																	
0279B	5,13	995,00		534,00	168,00	246,00	780,00	759,00	21,00	215,00							
Tratta Frasso Telesino-Telese																	
Tratta Telese-S.Lorenzo Maggiore																	

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzati delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere	Consuntivo al 2016	Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4		
			Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **		
			Cdp-I 2016	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020
Intervento Investimento pluriregionale finanziata Classe DPP Stato attuativo Cdp-I 2016 proforma Cdp-I 2017 Incrementi e Rimodulazioni												
Tratta S.Lorenzo Maggiore-Vitulano (Benevento)												
0281	2.315,00	17,83	923,00	0,00	923,00	876,00	47,00	1.392,00				
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara												
1° Lotto funzionale (Apice-Hirpinia)	923,00	17,83	923,00	923,00	876,00	47,00						0,00
2° Lotto funzionale (Hirpinia-Orsara)	1.392,00	0,00	0,00	0,00	0,00			1.392,00				0,00
0099C	19,95	18,84	19,95	0,00	19,95	19,95						
Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice												
P072	429,62	147,95	433,56	-3,94	429,62	31,29	313,77	84,56				
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto												
Direttrice Napoli-Palermo - Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria												
0013A	24.974,21	56,147	647,13	-15,57	688,63	454,65	41,50	190,66	1,83	23,58	5.994,00	18.268,00
Nuova linea a monte del Vesuvio												
collegamento veloce Napoli-Salerno (tratta bivio Casoria - bivio Sarno)												
0013B	360,13	35,191	360,13	0,00	360,13	358,31			1,83			
Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio												
Fermata Vesuvio Est												
0274	1.855,00	9,46	10,00	0,00	10,00	10,00						1.845,00
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia												

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità
 * comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 4	
								Classe DPP	Stato	Operazioni	Incrementi e rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC		Stato MIT
0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	X		197,54	230,00	234,56	230,00	39,34						190,66	
	Ricostruzione galleria Coreca	INV	RE	ES											
	Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro	INV	RE	RE											
	Costruzione SSE di Vibo Pizzo	INV	RE	ES											
	Potenziamento SSE di Sambiasi	INV	RE	ES											
	Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico	INV	RE	ES											
	PRG e ACS Lamezia Terme	INV	RE	RE											
	Completamento DCO Reggio Calabria	INV	RE	RE											
	Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante	INV	RE	ES											
	Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo	INV	RE	ES											
	Adeguamento sagoma gallerie Calabria	INV	RE	ES											
	Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio	INV	RE	RE											
	Costruzione sottopassaggio Policastro	INV	RE	ES											
	Costruzione galleria subalvea Fiumicello	INV	RE	RE											
	Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata	INV	RE	RE											
1191	Velocizzazione Tirrenica Sud 2^ fase - variante Agropoli			0,00	40,00	40,00	40,00	40,00	0,00	40,00	40,00				
0282	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri			2,12	3.700,00	7,00	7,00	7,00	0,00	7,00	7,00				3.693,00
		PF	PP	SF											
1107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie	X		0,00	6.000,00	0,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00				5.994,00
	1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni	PF	SF	SF											

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4												
	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano											
					Classe DPP	Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026> 2026 **					
						Riduzioni e rimodulazioni																
2 ^a fase	PF	SF	SF																			
1107B	X			12.730,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.708,65	1.179,30	7,17	1.062,96	122,56	2.166,56	557,46	229,76	166,64	8.126,62	18.268,00			
Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento																						
Completamento	PF	SF	SF																			

Totale Regione Campania

				36.223,71	1.762,49	-23,24	1.316,33	6.708,65	1.179,30	7,17	1.062,96	122,56	2.166,56	557,46	229,76	166,64	8.126,62	18.268,00				
--	--	--	--	-----------	----------	--------	----------	----------	----------	------	----------	--------	----------	--------	--------	--------	----------	-----------	--	--	--	--

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021		Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **			
			Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Classe DPP	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Cdp-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	Stato UE (indusa quota nazionale)	UE EELL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2026 **
Bari - Bari	163,76	1.391,01	560,27	-173,00	154,94	542,21	257,27	0,00	0,00	0,00	284,94	0,00	25,30	7,40	6,10	6,30	173,00	630,70		
0149	127,62	159,61	159,61	-15,00	0,00	144,61	114,61				30,00		15,00							
Sistemazione nodo di Bari																				
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante Ingresso linea merci Bari-Taranto																				
Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le																				
Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord																				
0332A	36,14	391,00	236,06	-154,94	154,94	391,00	136,06				254,94									
Nodo di Bari: Bari Sud																				
Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torre a Mare																				
0332B	0,00	633,00	5,36	-3,06	0,00	2,30	2,30													
Nodo di Bari: Bari Nord																				
Bari Nord: interrimento tratta Bari S.spirito - Palese																				
P193	0,00	207,40	4,30	0,00	0,00	4,30	4,30						10,30	7,40	6,10	6,30	173,00	**		
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari																				
Bacini Sud e isole - Bacini Sud e isole	192,82	1.864,98	245,98	-6,53	187,53	426,98	184,19	112,51	7,17	65,73	57,37	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	1,370,00			
1003	0,00	50,00	0,00	0,00	50,00	50,00	50,00	50,00												
Penetrazione urbana nella città di Manfredonia																				
1170	0,00	26,00	0,00	0,00	26,00	26,00	26,00	26,00												
Elettrificazione Barletta-Canosa																				
1174	0,00	22,00	0,00	0,00	22,00	22,00	22,00	22,00												
Fermata Taranto Nasisi																				

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016 proforma			Cdp-I 2017			Sezione 1			Sezione 2			Sez. 4			
						Classe DPP	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EELL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021		Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano					
														2018	2019		2020		2021	2022-2026>**	
P201	X	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole		192,82	1.766,98	239,44	-6,53	89,53	328,98	184,19	14,51	7,17	65,73	57,37	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	1.370,00	**
Direttrice Adriatico-Ionica - Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)				425,45	2.049,99	1.437,33	0,00	200,00	1.637,33	1.440,33	150,00	39,00	8,00	0,00	104,41	34,41	34,41	34,41	34,41	205,03	
0142A	X	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce		125,13	350,00	350,00	0,00	0,00	350,00	350,00	260,04	39,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	205,03	
			INV	RE	RE																
				241,86	299,04	299,04	0,00	0,00	299,04	260,04	39,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	205,03	
0142B	X	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase		6,71	699,63	549,63	150,00	699,63	541,63	150,00	8,00										
			INV	RE	ES																
				9,32	190,50	130,50	50,00	180,50	180,50	180,50	10,00										
P058B	X	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase		42,33	510,82	108,16	0,00	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16
P225	X	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T		42,33	510,82	108,16	0,00	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16	108,16

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021				Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **	
			Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Classe DPP	Cdp-I 2016 proforma	Riduzioni e modulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	Stato UE (inclusa quota nazionale)	UE e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **	
																				Stato
Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)																				
Direttrice Adriatico-Ionica - Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)	372,12	818,56	479,26	1,85	-1,85	479,26	234,10	0,00	46,32	198,84	0,00	339,30								
0100 Raddoppio Bari-Taranto	371,43	478,56	480,41	1,85	-1,85	478,56	233,40	0,00	46,32	198,84	0,00									
Raddoppio tratta Castellana-Palagianello, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto e interventi di completamento tratte già raddoppiate																				
Raddoppio tratta Bari S.Andrea - Biteito																				
0310 Taranto-Metaponto	0,70	340,00	0,70	0,00	0,70	0,70	0,70	0,00	0,70	0,70	0,00									
Raddoppio tratta Taranto-Metaponto																				
Direttrice Napoli-Bari - Tratta Napoli-Foggia-Bari	352,86	1.363,62	714,82	75,61	72,39	862,82	245,64	313,77	0,00	303,41	0,00	500,80								
0099B Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	7,73	670,60	169,80	148,00	0,00	169,80	169,80	0,00	169,80	169,80	0,00	500,80								
Raddoppio Orsara-Bovino																				
0099A Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro	197,18	263,40	253,99	-76,32	76,32	263,40	44,55	0,00	218,85	0,00	0,00									
Raddoppio Bovino-Cervaro																				
P072 Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	147,85	429,62	433,56	3,94	-3,94	429,62	31,29	313,77	84,56	0,00	0,00									
Raddoppio tecnologico																				

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4				
	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **				
			Consuntivo al 2016	Operative	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	
	Investimento pluriregionale	Finanziata	Cdp-I 2016	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **
	Classe DPP	Stato attuativo	proforma											
			Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi										

.J71070002001
.J798120002001
.J971070001001

Potenziamento collegamenti ferroviari con porti e terminali - Potenziamiento collegamenti ferroviari con porti e terminali

0417 Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale

.J714620012006

potenziamento stazione di Cagnoli e collegamento con nuova Piastra Logistica

INV RE AN

P174 Scalo merci Bari Lamasinata

.J97120016006
.J97120016006

INV RE SF

P178 Nodo intermodale di Brindisi

INV RE SF

Totale Regione Puglia

1,25	85,50	35,50	0,00	50,00	85,50	10,00	25,00	0,00	50,50	0,00				
1,24	25,50	25,50	0,00	0,00	25,50	10,00	25,00	0,00	25,00	0,00	25,00	10,00	25,00	25,00
0,00	35,00	10,00	0,00	25,00	35,00	10,00	25,00	0,00	25,00	0,00	25,00	10,00	25,00	25,00
1,588,25	7.573,65	3.473,15	-102,07	663,01	4.034,09	2.371,53	601,28	92,49	911,42	57,37	647,51	58,81	57,71	1.748,03
														970,01

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzati delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Basilicata

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4									
	Consuntivo al 2016		Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **									
	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **					
Bacini Sud e isole - Bacini Sud e isole																			
1674 Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	235,62			1.966,98	445,98	200,00	200,00	200,00	184,19	214,51	7,17	65,73	57,37	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	1.370,00
1ª fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti		INV	RE																
Completamento: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede	42,80			200,00	0,00	200,00	200,00	200,00											
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	192,82		X	1.766,98	239,44	200,00	200,00	200,00	184,19	14,51	7,17	65,73	57,37	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	1.370,00
Direttrice Adriatico-Ionica - Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)																			
P058B Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1ª fase	51,65		X	701,32	238,66	200,00	200,00	200,00	288,66	0,00	0,00	0,00	0,00	104,41	34,41	34,41	34,41	34,41	205,03
	9,32		X	190,50	130,50	200,00	200,00	200,00	180,50	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00					
P225 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	42,33		X	510,82	108,16	200,00	200,00	200,00	108,16	0,00	0,00	0,00	0,00	94,41	34,41	34,41	34,41	34,41	205,03
Direttrice Adriatico-Ionica - Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)																			
0310 Taranto-Metaponto	0,70		X	600,19	0,70	200,00	200,00	200,00	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	339,30
Raddoppio tratta Taranto-Metaponto	0,70		X	340,00	0,70	200,00	200,00	200,00	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	339,30
0311B Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello	0,00		X	260,19	0,00	200,00	200,00	200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	260,19

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Basilicata

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere		Cdp-I 2016 proforma		Cdp-I 2017		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4	
	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Classe DPP	Stato attuativo	Stato	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	UE e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	oltre Piano

Completamento: variante Montegiordano-Amendolara (frana di Roseto) PRV PP PP*
 Completamento: adeguamento stazioni Acri e Policoro PRV PP PP*

Direttrice Salerno-Taranto - Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto
 0308 Battipaglia-Potenza 39,49 1,452,49 77,93 0,00 230,00 307,93 305,32 0,00 2,61 0,00 0,00 10,00 1,134,55
J81H9200000011

Rettiliche di tracciato Battipaglia-Romagnano e Tito-Potenza, variante Romagnano-Baragiano PRV PP PP
 0309 Potenza - Metaponto 1,33 646,00 1,33 0,00 1,12 1,12 1,12 1,33 644,67
J84F0500040001

Varianti Potenza-Albano-Grassano, rettiliche di tracciato Grassano-Metaponto PRV PP PP
 0136 Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella 37,05 255,49 45,49 210,00 255,49 252,87 2,61
J81H9200002001

Opere già realizzate: PRG e ACEI Ferrandina INV RE ES
 Completamento: nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento tra la nuova linea Ferrandina-Matera L.M. e la linea Potenza-Metaponto in direzione Potenza INV RE SF

P126 Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto 0,00 60,00 30,00 20,00 50,00 50,00 10,00

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Basilicata

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale finanziata	Classe DPP	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4	
						proforma		Incrementi e modulazioni		Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano	
						Riduzioni	Incrementi	MEF	FSC	MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **		

Direttrice Napoli-Palermo - Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria				197,64	18.960,00	230,00	-15,57	21,57	236,00	39,34	6,00	0,00	190,66	0,00	5.994,00	12.730,00
0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	X		197,64	230,00	234,56	-15,57	15,57	230,00	39,34			190,66			
	Ricostruzione galleria Coreca	INV	RE ES													
	Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro	INV	RE													
	Costruzione SSE di Vibo Pizzo	INV	RE ES													
	Potenziamento SSE di Sambiasi	INV	RE ES													
	Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico	INV	RE ES													
	PRG e ACS Lamezia Terme	INV	RE													
	Completamento DCO Reggio Calabria	INV	RE													
	Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante	INV	RE ES													
	Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo	INV	RE ES													
	Adeguamento sagoma gallerie Calabria	INV	RE ES													
	Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio	INV	RE													
	Costruzione sottopassaggio Policastro	INV	RE ES													
	Costruzione galleria subalvea Fiumicello	INV	RE													
	Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata	INV	RE													

1107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie	X		0,00	6.000,00	0,00	6,00	6,00	6,00	6,00					5.994,00	
	1 ^a fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni	PF	SF SF													
	2 ^a fase	PF	SF SF													

1107B	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento	X		0,00	12.730,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00						12.730,00
	Completamento	PF	SF SF													

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PD Progettazione Preliminare PP Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Basilicata

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4						
	Consuntivo al 2016	Operative	Opere in corso finanziate	CdP-I 2017	Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **						
Investimento pluriregionale finanziata	Fase	Classe DPP	Stato attuativo	CdP-I 2016 proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **		
				Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi											
	524,99	23.680,97	993,27	-22,10	391,10	1.382,27	818,21	220,51	9,79	256,38	57,37	131,41	51,41	51,41	7.829,22	14.203,86
Totale Regione Basilicata																

Legenda

SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali
 INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità
 * comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate
 ** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

ES Esercizio

RE Realizzazione

AN Attività negoziali

PD Progettazione Definitiva

PP Progettazione Preliminare

PR intervento in project review

SF intervento in progetto di fattibilità

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Calabria

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1		Sezione 2		Sez. 3		Sez. 4									
			Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021		Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **									
			Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	oltre Piano								
			Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro											
			Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi														
Reggio Calabria - Reggio Calabria		298,30	12,69	0,00	0,00	12,69	2,29	7,00	0,00	0,00	3,40	3,30	2,40	1,50	2,80	76,00	199,61	
P111 Variante di Cannitello – opere di mitigazione	0,29	7,00	7,00	0,00	7,00	7,00												
Mascheramento della galleria artificiale e riqualificazione ambientale INV RE PD																		
1669 Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	0,39	200,00	0,39	0,00	0,39	0,39											199,61	
J54H15000790001																		
P194 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	2,29	91,30	5,30	0,00	5,30	1,90					3,40	3,30	2,40	1,50	2,80	76,00	**	
Bacini Sud e isole - Bacini Sud e isole		1.766,98	245,98	-6,53	89,53	328,98	184,19	14,51	7,17	65,73	57,37	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	1.370,00	
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	192,82	1.766,98	239,44	-6,53	89,53	328,98	184,19	14,51	7,17	65,73	57,37	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	1.370,00	**
X																		
Direttrice Adriatico-Ionica - Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)		701,32	238,66	0,00	50,00	288,66	288,66	0,00	0,00	0,00	0,00	104,41	34,41	34,41	34,41	205,03		
P0588 Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	51,65	701,32	130,50	50,00	180,50	180,50					10,00						**	
X																		
P225 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamente adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	42,33	510,82	108,16	0,00	108,16	108,16						94,41	34,41	34,41	34,41	205,03		
J771000040001																		
X																		

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Calabria

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4	
	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Opere Cdp-I 2016 proforma	Opere in corso finanziate Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano

Direttrice Adriatico-Ionica - Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)														
0311A	Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie		104,47	1.711,00	335,81	92,02	304,98	732,81	199,04	307,00	0,00	226,77	0,00	978,19

1^ fase: potenziamento linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri

0311B Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello														
		X	0,00	260,19	0,00	0,00	0,00	0,00	8,04			146,77		260,19

Completamento: variante Montegordano-Amendolara (frana di Roseto)

Completamento: adeguamento stazioni Acri e Policoro

1106 Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido														
			0,00	718,00	0,00	0,00	0,00	0,00						718,00

1659 Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido 1^ fase

80,00

101,00

181,00

0,00

181,00

0,41

181,00

0,00

181,00

0,00

181,00

0,00

181,00

0,00

181,00

P085 Upgrading rete ferroviaria Regione Calabria - per memoria (vedi 1659)

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

1153 Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria Ionica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo

0,00

397,00

90,00

397,00

90,00

397,00

90,00

397,00

90,00

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sicilia

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3			Sez. 4							
			Opere in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026			Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **							
			Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **	
Fiumetorto-Castelbuono			INV	RE	RE														
tratta Fiumetorto-Ogliastrello			INV	RE	RE														
tratta Ogliastrello-Castelbuono			INV	RE	RE														
P135 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	2,00	220,01				23,21	0,00	23,21	18,21			7,50	5,40	5,50	4,40	174,00	**		
Bacini Sud e isole - Bacini Sud e isole																			
0271A Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase	375,88	6.854,48				613,54	-26,32	190,32	337,83	48,51	7,17	159,15	224,87	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	4.594,93
J11H03000150001																			
Tratta Bicocca-Augusta			INV	RE	RE														
0271B Velocizzazione Catania-Siracusa completamente	0,00	44,00				0,00	0,00	0,00	0,00										44,00
J11H03000150001																			
Tratta Augusta-Targia			PRV	PD	PD*														
0315 Siracusa-Ragusa-Gela	0,31	200,00				0,32	0,00	0,32	0,32										199,68
J11H03000150001																			
Rettifiche e varianti tratta Siracusa-Fontanebianche-Noto, metroferrovia tratta Genisi - Ragusa e collegamento al porto di Pozzallo			PRV	PP	PP														
0242 Velocizzazione Palermo - Agrigento	160,18	167,50				167,50	0,00	167,50	167,50										167,50
J11H02000080001																			
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Rocca palumba Variante Lercara e altri interventi minori			INV	RE	ES														
INV			INV	RE	RE														
1162 Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	0,00	144,00				70,00	74,00	144,00	110,00	34,00									
J11H050001030001																			
Palermo-Trapani	0,75	491,00				0,75	0,00	0,75	0,75										490,25
J11H050001030001																			
Varianti Punta Raisi-Alcamo e Alcamo-Trapani (via Milo) e rettifiche			PRV	BP	BP														

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sicilia

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4											
	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Opere	Operazioni in corso finanziate			Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano										
					Classe DPP	Cdp-I 2016	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026*	2026>**			
						Riduzioni e rimodulazioni															

Trapani-Castelvetrano (via Castelvetrano)

1049	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti			0,00	3.905,00	0,00	0,00	0,00													3.905,00
------	---	--	--	------	----------	------	------	------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------

P074	Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa			1,81	48,00	-20,00	20,00	48,00	28,00	20,00												
------	---	--	--	------	-------	--------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X		192,82	1.766,98	-6,53	89,53	328,98	184,19	14,51	7,17	65,73	57,37	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	1.370,00
------	---	---	--	--------	----------	-------	-------	--------	--------	-------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	----------

Direttrice Adriatico-Ionica - Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)				51,65	701,32	0,00	50,00	288,66	288,66	0,00	0,00	0,00	0,00	104,41	34,41	34,41	34,41	34,41	34,41	34,41	34,41	205,03
---	--	--	--	-------	--------	------	-------	--------	--------	------	------	------	------	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

P225	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamente adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X		42,33	510,82	0,00	0,00	108,16	108,16													
------	---	---	--	-------	--------	------	------	--------	--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	X		9,32	190,50		50,00	180,50	180,50					10,00								**
-------	--	---	--	------	--------	--	-------	--------	--------	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	----

Legenda

SF	Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità	PP	Progettazione Preliminare	PD	Progettazione Definitiva	AN	Attività negoziali	RE	Realizzazione	ES	Esercizio											° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate
INV	intervento invariante	PR	intervento in project review	SF	intervento in progetto di fattibilità																	

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sicilia

Piano complessivo decennale

Intervento	Consuntivo al 2016		Costo Totale Opere		Sezione 1 Opere in corso finanziate			Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026		Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **					
	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Classe DPP	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **	
																		Stato
Direttrice Napoli-Palermo - Tratta Messina-Catania-Palermo																		
0249 J11H0200070008				52,85	8.316,00	1.675,35	-4,41	2.342,41	4.013,35	3.023,94	350,00	0,00	639,41	0,00	772,00	976,80	2.553,55	
Linea Messina-Catania: raddoppio Giampiglieri-Fiumefreddo				20,75	2.300,00	1.006,70	134,80	1.293,00	2.299,70	2.299,70								
tratta Fiumefreddo-Taormina-Letojanni	INV	RE	PD															
tratta Letojanni-Giampiglieri	PRV	RE	PD															
0275A J11H03000180001				32,10	3.462,45	664,24	-139,21	1.049,41	1.713,65	724,24	350,00	0,00	639,41	0,00	772,00	976,80	2.553,55	
Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie																		
Fase 1 - Raddoppio tratta Bicocca-Catananuova	INV	RE	AN															
Fase 2 - binario veloce Catananuova-Fiumetorto lotti finanziati	INV	RE	PP															
Fase 2 - binario veloce Catananuova-Fiumetorto lotti da finanziare	INV	PP	PP															
0275B J11H03000180001				0,00	2.553,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00							2.553,55	
Nuovo collegamento Palermo-Catania completamente																		
Fase 3 - secondo binario Catananuova-Fiumetorto	PRV	PP	PP*															
Potenziamento collegamenti ferroviari con gli aeroporti - Potenziamento collegamenti ferroviari con gli aeroporti				0,00	15,00	15,00	0,00	0,00	15,00	15,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
1139				0,00	15,00	15,00	0,00	0,00	15,00	15,00								
Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa																		
Fermata su linea Catania-Bicocca	INV	RE	SF															
A1008				5,59	126,00	6,00	60,00	60,00	66,00	66,00					60,00		**	
Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale																		
Totale Regione Sicilia				1.854,50	19.587,62	4.780,78	-0,63	2.852,63	7.632,78	4.918,35	646,02	18,78	1.519,88	529,76	288,21	1.647,90	64,71	4.542,58
4.595,24																		

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sardegna

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3		Sez. 4			
	Consuntivo al 2016	Operative	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **			
			Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	CdP-I 2016 proforma	Riduzioni e incrementi e rimodulazioni	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019
Classe DPP	Stato attuativo	Stato	Incrementi e rimodulazioni	Stato	Stato	Stato	Stato	UE	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **
Cagliari - Cagliari	0,00	68,20	1,50	0,00	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00	2,50	1,80	1,20	2,20	59,00
P197 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari	0,00	68,20	1,50	0,00	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00	2,50	1,80	1,20	2,20	59,00
Bacini Sud e isole - Bacini Sud e isole	192,82	1.766,98	245,98	-6,53	328,98	184,19	14,51	7,17	65,73	17,00	17,00	17,00	17,00	1.370,00
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	192,82	1.766,98	239,44	-6,53	328,98	184,19	14,51	7,17	65,73	17,00	17,00	17,00	17,00	1.370,00
Rete Sarda - Tratte Cagliari-Sassari/Olbia	41,05	971,98	217,18	0,00	404,18	151,20	174,00	0,00	37,19	41,79				567,80
0313A S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie	1,81	225,20	51,20	174,00	225,20	51,20	174,00							
Variante Bauladu														
Variante Bonorva-Torralba														
0313B S. Gavino-Sassari-Olbia completamento	0,00	567,80	0,00	0,00	0,00									567,80
Variante Macomer I														
Variante Macomer II														
Variante Campomela-Sassari														
1524 Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia	14,53	26,87	26,87	0,00	26,87									26,87
1596 Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	15,09	19,20	19,20	0,00	19,20									17,28
1,92														

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sardegna

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Cdp-I 2016		Cdp-I 2017		Sezione 1			Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4		
						Classe DPP	Stato	proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026
1670 J79B16000290001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase			4,05	32,91	19,91	13,00	32,91	19,91	13,00	100,00	100,00	19,91	13,00						
	Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	INV	RE	PD																
	SCMT e rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia	INV	RE	RE																
P083 J79B16000290001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase			5,57	100,00	100,00	0,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00							
	Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano, rettifiche di tracciato e piccole varianti Oristano-Chilivani-Sassari/Olbia e interventi diffusi per eliminazione interferenze e miglioramento accessibilità	INV	RE	RE																
Totale Regione Sardegna				233,87	2.807,16	464,66	-6,53	276,53	734,66	336,89	188,51	7,17	102,92	99,16	19,50	18,80	18,20	19,20	1.996,80	0,00

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° stud/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Territorio Nazionale

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4								
	Consuntivo al 2016	Investimento pluriregionale	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **								
			Fase finanziaria	Stato attuativo	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **				
	Classe DPP	Cdp-I 2016 proforma	Riduzioni e incrementi e rimodulazioni	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026 > 2026 **				
Interventi idfusi per il potenziamento dell'intermodalità - Interventi idfusi per il potenziamento dell'intermodalità																		
A1007		467,14	2.246,63	841,39	0,00	245,00	1.086,39	1.028,69	7,50	37,60	7,50	7,50	5,10	252,00	235,00	224,50	200,87	247,87
		327,16	370,00	370,00	0,00	0,00	370,00	364,90					5,10					
P055_A		139,98	1.676,63	471,39	225,00	696,39	643,79	7,50	37,60	7,50	232,00	215,00	204,50	180,87	147,87			
		0,00	200,00	0,00	20,00	20,00	20,00	20,00			20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	100,00	
Bacini Nord ovest - Bacini Nord ovest																		
A1003		0,00	0,00	4,36	0,80	-5,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	**
		0,00	0,00	8,99	0,80	-5,16	0,00	0,00										
Diretrice centrale e Tirrenica Nord - Dorsale centrale																		
A5000_4		90,65	241,74	241,74	0,00	0,00	241,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	241,74	241,74				
		90,65	241,74	241,74	0,00	0,00	241,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	241,74	241,74				

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Territorio Nazionale

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2			Sez. 3		Sez. 4			
	Consuntivo al 2016	Fase pluriregionale finanziata	Opere in corso finanziate		Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026		Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 **			
			Stato attuativo	Stato proforma	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (indusa quota nazionale)	EE,LL, e altro	2018	2019	2020	2021
A1004B	164,34	8.300,00	352,15	90,00	442,15	430,56	11,59	80,00	100,00	170,00	190,00	848,20	6.469,65
A2005	434,19	895,38	480,38	35,00	515,38	515,38		45,00	45,00	45,00	45,00	200,00	**
A1004C	51,78	960,00	160,13	165,00	325,13	270,13	50,00	90,00	70,00	90,00	80,00	304,87	**
A2008	69,98	533,55	148,55	30,00	178,55	178,19		35,00	40,00	40,00	40,00	200,00	**
A1004D	19,84	300,00	90,00	30,00	120,00	120,00		20,00	20,00	20,00	20,00	100,00	**
A2009	83,28	337,66	152,66	15,00	167,66	161,66	6,00	15,00	15,00	20,00	20,00	100,00	**
A1004E	168,39	1.741,56	317,00	868,00	1.175,00	1.175,00		282,00	268,00	16,56			
A2010	115,90	637,76	165,12	60,00	223,76	218,61	5,08	54,00	45,00	45,00	45,00	225,00	**
A1004F	0,00	333,50	0,00	25,00	15,00	15,00		15,00	15,00	44,50	29,00	215,00	**
A1006	1.447,07	7.857,75	1.746,04	165,93	1.911,97	1.535,96	87,00	100,00	90,00	140,00	150,00	788,00	4.677,77
A2011	24,31	1.079,57	183,27	95,71	278,98	215,53	63,46	121,00	125,00	121,00	133,59	300,00	**
A1013A	193,63	2.000,00	452,11	154,54	606,65	565,61	37,73	120,00	150,00	180,00	180,00	763,35	**

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Territorio Nazionale

Piano complessivo decennale

Intervento	Costo Totale Opere		Sezione 1		Sezione 2				Sez. 3		Sez. 4						
	Consuntivo al 2016	Investimento pluriregionale	Fase finanziaria	Stato attuativo	Cdp-I 2016 proforma	Cdp-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EELL, e altro	Fabbisogni finanziari 2018-2021	Fabbisogni finanziari 2022-2026 oltre Piano				
														Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	2018	2019
A1013B Sismica	13,00	1.000,00			99,50	149,50	149,50					50,00	80,00	100,00	100,00	520,50	**
A2004A Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	2.116,50	3.000,19			2.376,87	2.497,06	2.452,53	5,34	39,20			77,25	56,00	68,00	50,00	251,89	**
A2004B Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	243,53	482,39			359,80	384,80	384,80					25,00				72,59	
A2004C Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	55,20	1.100,00			195,70	241,79	205,76	18,00	18,03			50,00	60,00	80,00	100,00	568,21	
A2004D Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	4,78	220,40			35,52	114,52	114,52					11,00	11,00	11,00	11,00	61,88	**
A2004E Dismissione contesti obsoleti	27,89	170,00			110,00	170,00	170,00										
A2004F Mitigazione effetti venti trasversali	0,00	51,00			51,00	51,00	51,00										
A2004G Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	4,63	142,00			42,00	52,00	52,00					10,00	10,00	10,00	10,00	50,00	**
Studi e fondo salvaguardia - Studi e fondo salvaguardia																	
NA0005 Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	5,79	455,64			204,32	166,64	113,79	7,23	39,87	5,75		52,00	53,00	54,00	55,00	75,00	
	0,00	250,01			0,00	0,01	0,01					50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	
NA0025 Studi di fattibilità e progettazioni	5,79	60,45			16,45	21,45	15,70			5,75		2,00	3,00	4,00	5,00	25,00	**

Legenda

SF Studio di fattibilità /Progetto di fattibilità PP Progettazione Preliminare PD Progettazione Definitiva AN Attività negoziali ES Esercizio ° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altre fasi già finanziate

INV intervento invariante PR intervento in project review SF intervento in progetto di fattibilità RE Realizzazione

* comprende risorse PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 su Grandi Progetti, in corso di formalizzazione e riutilizzi delle risorse statali liberate

** le stime dei fabbisogni dei programmi pluriennali sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2026

Intervento	Descrizione	Pag.
A1004A	Sicurezza in galleria	4
A1004B	Risanamento acustico	7
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	9
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	11
A1004E	Sicurezza armamento	13
A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	15
A1005	Soppressione passaggi a livello	17
A1008	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	19
A1011	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	21
A1013A	Idrogeologia	23
A1013B	Sismica	26
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	28
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	31
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	33
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	35
A2004E	Dismissione contesti obsoleti	37
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali	39
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	41
A2001B	Tecnologie per la circolazione	43
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	46
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	48
A2009	Security	50
A2010	Sistemi Informativi	52
A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	55
P214	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	57
P123	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Aosta-PontS.Martin	59
P134	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto	61
O333	Interventi linea Chivasso-Aosta	63
1357	Potenziamento Fossano-Cuneo	65
I024	Raddoppio Fossano-Cuneo	67
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia	69
O267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	71
O366	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello	73
I182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	75
I178A	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1ª fase	77
I178B	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova completamento	79
I095	Raddoppio Cremona-Olmeneta	81
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	83
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	85
P125	Elettrificazione linee Veneto	87
I184	Potenziamento Padova-Castelfranco	89
P128	Elettrificazione linea Trento-Bassano	91
P136	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo	93
P188	Raddoppio Bolzano-Merano	95
I172	Variante di Riga	97
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	99
1346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	101
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena	103
I175	Raddoppio PM 228-Albacina	105
P147	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina	107
O810	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola	109
O334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1ª stralcio	111
O290	Nuova linea Passo Corese-Rieti	113
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	115
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento	117
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	119
P087	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo	121
P141	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso 1ª fase	123
1888	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	125
O312	Venafro - Termoli	127
I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	129
I003	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia	131
I170	Elettrificazione Barletta-Canosa	133
I174	Fermata Taranto Nasisi	135
1674	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	137
O271A	Velocizzazione Catania-Siracusa 1ª fase	139
O271B	Velocizzazione Catania-Siracusa completamento	141
O315	Siracusa-Ragusa-Gela	143
O242	Velocizzazione Palermo - Agrigento	145
I162	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	147
O314	Palermo-Trapani	149
I049	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti	151
P074	Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	153
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	155
O052	Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura	157
P216	Completamento fermate SFM Torino	159
P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova - Porta Susa	161
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	163
I181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	165
O049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1ª fase	167
O049B	Raddoppio Milano-Mortara: completamento	169
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	171
O240	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole	173
I045	Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure	175
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	177
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	179
1438	Nodo ferroviario Casalecchio di Reno: interrimento linea Porrettana (contributo RFI)	181
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	183

Intervento	Descrizione	Pag.
I185	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto	185
P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	187
O083	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio	189
1483	Nodo di interscambio di Pigneto	191
O258_A	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)	193
O260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	195
O359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	197
I086	Raddoppio Aprilia-Nettuno	199
O258_A	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)	193
O260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	195
O359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	197
I086	Raddoppio Aprilia-Nettuno	199
O331	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	201
1417	Potenziamento linee Castelli Romani	203
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	205
P211	Nodo complesso di Pompei	207
P212	Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	209
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	211
O149	Sistemazione nodo di Bari	213
O332A	Nodo di Bari: Bari Sud	215
O332B	Nodo di Bari: Bari Nord	217
P193	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	219
P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	221
1669	Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	223
P194	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	225
P213	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	227
O115	Raddoppio Messina - Siracusa 1ª fase	229
O270	Sistemazione nodo di Catania	231
P196	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania	233
O036	Nodo di Palermo	235
O336	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	237
P135	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	239
P197	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari	241
A1007	Piano riqualificazione grandi e medie stazioni	243
P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	245
P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	247
I048	Porto di Genova	249
I008	Porto di Trieste	251
P142A	Porto di Ravenna	253
P142B	Porto di Ravenna - completamento	255
O339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce	257
P220	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce: collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce – opere sulla rete ferroviaria nazionale	259
O417	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	261
P175	Scalo Torino Orbassano	263
P173	Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)	265
P176	Terminale Rivalta Scrivia	267
I010	Centro intermodale del Tevere	269
P174	Scalo merci Bari Lamasinata	271
P178	Nodo intermodale di Brindisi	273
P060	Infrastrutturazione porti e terminali	275
I064	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	277
O295	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa	279
I137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	281
P129	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova	283
O268	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	285
O269	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	287
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	289
I138A	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie	291
I138B	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino	293
I139	Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa	295
O241A	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie	297
O241B	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento	299
P215	Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana	301
O266	Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiaso-Monza	303
O277	Potenziamento Seregno-Bergamo	305
O294	Potenziamento linea Gallarate-Rho	307
O265	Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino	309
O264A	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1ª fase	311
O264B	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona completamento	313
O223A	Nodo di Novara 1ª fase	315
O223B	Nodo di Novara completamento	317
O335	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	319
O286A	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	321
O286B	Quadruplicamento Tortona-Voghera	323
I034	Gronda merci sud di Milano	325
P133	Velocizzazione linea Milano-Genova	327
P131	Velocizzazione linea Torino-Genova	329
P056	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1ª fase	331
P221	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	333
O077	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1ª fase	335
O289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure	337
P120	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia	339
P057A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1ª fase	341
P222	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	343
O292A0	Accesso al Brennero sublotto 1 - Fluidificazione del traffico ed interconnessione con linea esistente della tratta Fortezza - Ponte Gardena	345
O292A	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena	347
O292C	Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano	349
O337	Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto	351

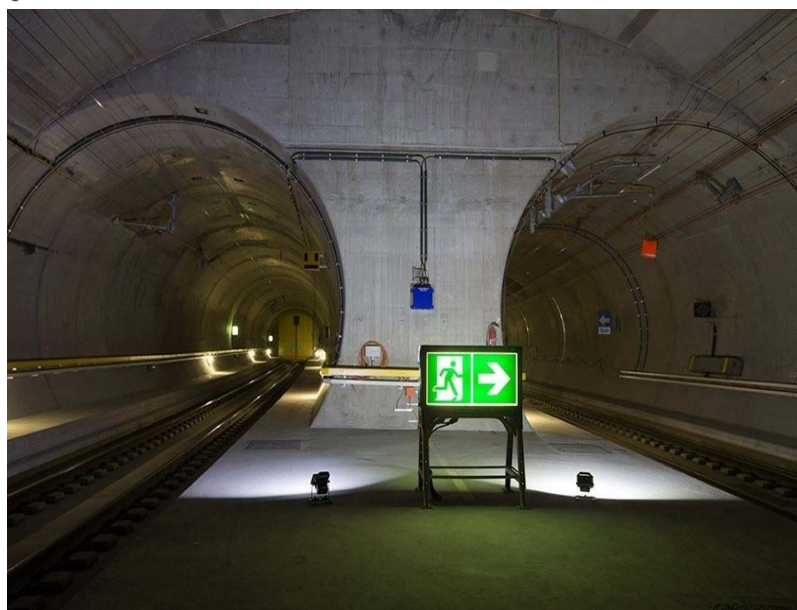
Intervento	Descrizione	Pag.
0292B	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona	353
1085	Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)	355
0365	Potenziamento Venezia-Trieste	357
1131	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	359
0291	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari	361
0262	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste	363
1604A	Nuova linea Trieste-Divaca fase 0	365
1604B	Nuova linea Trieste-Divaca	367
P067	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste	369
1940	Nodo di Udine	371
1133b	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	373
P057B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1ª fase	375
P223	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	377
P090	Upgrading linea DD Firenze-Roma (2ª fase)	379
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	381
P106	Gronda merci di Roma - Cintura sud	383
1179A	Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa	385
1179B	Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada	387
0081	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese	389
0276A	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1ª fase	391
0276B	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2ª fase	393
P058A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1ª fase	395
P224	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	397
1071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	399
0297A	Nodo di Falconara 1ª fase	402
0297B	Nodo di Falconara completamento	404
0142A	Raddoppio Pescara-Bari 1ª fase	406
0142B	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	408
0100	Raddoppio Bari-Taranto	410
0310	Taranto-Metaponto	412
0311A	Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello opere prioritarie	414
0311B	Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello	416
1106	Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S. Antonello - bivio S. Lucido	418
1659	Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido 1ª fase	420
1153	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo	422
P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1ª fase	424
P225	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	426
0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	428
0226	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	430
0296	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	432
0298	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio	434
0307A	Roma-Pescara opere prioritarie	436
0307B	Roma-Pescara	438
P206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	440
0284	Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancellò-Napoli per integrazione con linea AV/AC	442
0279A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancellò-Frasso Telesino	444
0279B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)	446
0099B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	448
0099A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro	450
0099C	Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice	452
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	454
0308	Battipaglia-Potenza	457
0309	Potenza - Metaponto	459
0136	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	461
P126	Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto	463
0013A	Nuova linea a monte del Vesuvio	465
0013B	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio	467
0274	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	469
0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	471
1191	Velocizzazione Tirrenica Sud 2ª fase - variante Agropoli	474
P140	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2ª fase	476
0282	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri	478
1107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie	480
1107B	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento	482
P073	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti	484
0249	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo	486
0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie	488
0275B	Nuovo collegamento Palermo-Catania completamento	490
0313A	S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie	492
0313B	S. Gavino-Sassari-Olbia completamento	494
1524	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia	496
1596	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	498
1670	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1ª fase	500
P083	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2ª fase	502
NA006	Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	504
NA026	Studi di fattibilità e progettazioni	506
NA036	Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	508
A5000_5	Nodo AV di Bologna	510
A5000_1	Nodo AV di Firenze	512
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma	514
A5000_3	Nodo AV di Napoli	516
A5000_4	Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli	518

Intervento	Descrizione	Pag.
0343	Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi	520
0325	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	523
0361	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	525
0362A	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1ª lotto funzionale)	528
0362B	Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2ª lotto funzionale)	530
1135	Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3ª lotto funzionale)	532
A004	Nuovo valico del Brennero - quota Italia	534
0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	537

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi per la gestione/miglioramento della sicurezza in galleria, in adempimento al D.M. MIT 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" che prescrive requisiti minimi che, con tempiste di attuazione ben definite dalla norma stessa, devono essere realizzati in tutte le gallerie più lunghe di 500 metri, siano queste di nuova realizzazione (gallerie art. 9 e 10) o esistenti (gallerie art. 11). A seguito dell'emanazione della L 27/2012, che all'art 53 prevede che non possano essere adottati standard di sicurezza più stringenti delle norme europee, il piano di adeguamento ai requisiti minimi per le gallerie in esercizio contemplato dal DM 28/10/2005 è stato sospeso, in quanto la normativa europea (STI-SRT) prevede che solo in fase di lavori di rinnovo/ristrutturazione il Paese membro stabilisca quali requisiti della sti srt debbano essere soddisfatti. In attesa di una armonizzazione della norma nazionale con la norma europea, dal 2012 il Gestore ha avviato un programma di interventi per il miglioramento della sicurezza per le gallerie in esercizio più lunghe di 1.000 metri, secondo la priorità definita attraverso l'analisi di rischio all'uopo predisposta.

Gli interventi in corso per il miglioramento della sicurezza in galleria riguardano:- la realizzazione del Piano di Adeguamento per le gallerie della rete convenzionale (13 gallerie) e per le gallerie della rete AV/AC (22 gallerie) messe in esercizio ai sensi del DM 28/10/2005- la progettazione e la realizzazione della viabilità di accesso agli imbocchi delle 51 gallerie/sequenze di gallerie in esercizio di lunghezza maggiore a 1000 m selezionate sulla base delle analisi di rischio esperite- la fornitura di mezzi di soccorso APS bimodali ai Comandi Provinciali dei VVF nel cui territorio di competenza ricade almeno 1 galleria di lunghezza superiore a 5000 m- la fornitura di apparati GSM-R ai Comandi Provinciali dei VVF nel cui territorio di competenza ricade almeno 1 galleria di lunghezza superiore a 1000 m- la realizzazione di segnaletica, corrimano e serbatoi d'acqua agli imbocchi per tutte le gallerie/sequenze di gallerie in esercizio di lunghezza maggiore a 1000 m ricadenti nel gruppo 1 e 2 individuate sulla base delle analisi del rischio - la realizzazione di illuminazione di emergenza, MATS per le prime gallerie/sequenze di gallerie in esercizio di lunghezza maggiore a 1000 m ricadenti nel gruppo 1 e 2 individuate sulla base delle analisi del rischio- la realizzazione, a seguito della sperimentazione eseguita con successo, dei rilievi automatizzati dei difetti dei rivestimenti delle gallerie.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
Intervento / Opere funzionali	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Sicurezza in galleria		X X X	X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milloni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
6.000	292	di cui: 292	0	0	0	0	70	70	80	80	400	5.008	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
6.000	-82					82	6.000

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
345	-82			30		292

Con le nuove risorse saranno finanziati gli interventi di realizzazione degli impianti di illuminazione d'emergenza e di messa a terra automatica di ulteriori 19 gallerie/sequenze, proseguendo la graduatoria di rischio in ordine decrescente.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per le n. 79 gallerie/sequenze di gallerie in esercizio sulla rete convenzionale, ricadenti - in base all'analisi del rischio - nel gruppo 1 e 2, in funzione delle esigenze di ciascuna galleria/sequenza, sono in corso di effettuazione le attività per:- le progettazioni definitive e/o esecutive della viabilità di accesso agli imbocchi e una prima fase di realizzazione per n. 51 gallerie- la realizzazione della segnaletica, del corrimano e dei serbatoi agli imbocchi per tutte le gallerie- l'attrezzaggio con l'illuminazione d'emergenza e la messa a terra automatica per n. 58 gallerie. E' stata ultimata la realizzazione delle strade di accesso per n. 3 gallerie. Sono, altresì, in corso le attività per la realizzazione degli interventi di cui sopra sulle gallerie/sequenze di gallerie, per le quali - pur non rientrando nei gruppi 1 e 2 - sono stati siglati Accordi specifici con gli Enti locali (es. Prefettura), nell'ambito delle attività relative all'emanazione dei Piani di Emergenza e Soccorso. Sono stati consegnati 660 apparati GSM-R ai Comandi Provinciali dei VV.F. ed è in corso la predisposizione dell'attività negoziale e contrattuale per il completamento della fornitura di ulteriori 740 apparati. E' in corso la gara per la fornitura di n. 29 Auto Pompe Serbatoio (APS) bimodali per i Comandi Provinciali dei VV.F. E' in corso di aggiudicazione l'accordo quadro per il rilievo meccanizzato dei difetti del rivestimento delle gallerie per complessivi 530 km di gallerie a semplice binario e 617 km di gallerie a doppio binario.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Ancona - 2014	J87B14000480001	0,5	0,5	0,5	Esecuzione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Roma - 2014	J54H14000450001	4,8	4,8	3,5	Esecuzione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2012	J57I12000140001	0,6	0,6	0,5	Esecuzione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Milano-Bologna	J37I11000360001	24,5	24,5	16,2	Esecuzione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Torino-Milano	J57I11000180001	0,8	0,8	0,5	Esecuzione
MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DELLE LUNG - 2013	J57E13000230001	1,9	1,9	1,0	Esecuzione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Roma - 2013	J54H13000160001	0,7	0,7	0,2	Esecuzione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Milano - 2016	J97B16000300001	5,4	5,4	1,1	Esecuzione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Bologna-Firenze	J97I11000200001	20,6	20,6	3,7	Esecuzione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Firenze - 2013	J87E13000610001	0,2	0,2	0,0	Esecuzione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Reggio Calabria - 2012	J27I12000070001	11,7	11,7	0,2	Esecuzione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2014	J57B13000200001	15,0	15,0	0,0	Esecuzione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Trieste - 2013	J37B13000340001	0,3	0,3	0,0	Esecuzione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Napoli - 2014	J24H14000740001	0,1	0,1		Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Trieste - 2016	J37B16000470001	2,0	2,0	0,0	Esecuzione
Piano miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie rete AV/AC		484,8	11,8	0,0	Progettazione
Piano miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie		5.249,6	147,0	0,0	Progettazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Torino-Milano	J57I11000180001	5,7	0,0		Progettazione
Sorveglianza delle gallerie ferroviarie	J57B16000260001	5,0	5,0	0,0	Progettazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Roma-Napoli	J17I11000450001	18,0	18,0	0,0	Progettazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Bologna-Firenze	J97I11000200001	11,6	0,0		Progettazione
Sistema mobile registrazione difetti in galleria		110,6	13,6	0,0	Progettazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Bologna-Firenze	J97I11000200001	17,8	0,0		Progettazione

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Firenze - 2014	J87B13000070001	2,9	2,9	0,0	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2016	J57B16000220001	5,0	5,0	0,0	Esecuzione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	6.000	292	5.708		35	25	27	33	45	33	42	31	80

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio
- Adeguamento ad obblighi normativi

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma di risanamento acustico prevede interventi diffusi sull'intera rete con l'obiettivo di contenere ed abbattere l'emissione sonora dei rotabili attraverso l'installazione di opere di mitigazione (barriere antirumore) e di interventi diretti sui ricettori. Al fine di ottimizzare la programmazione degli interventi RFI ha redatto, secondo le direttive emanate con il DM Ambiente del 29.11.2000 "Criteri per la predisposizione di piani di contenimento del rumore da parte dei gestori dei servizi pubblici di trasporto e delle relative infrastrutture", un Piano di interventi di cui si sta dando progressiva attuazione.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patiti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Risanamento acustico		X X X	X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
8.300	442	di cui: 431	0	0	0	12	80	100	170	190	848	6.470	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
8.300							8.300

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Realizzazione di ulteriori opere di protezione passiva posizionate lungo la linea ferroviaria o direttamente sui ricettori. Ad oggi con le nuove risorse finanziarie si prevede di avviare i seguenti interventi: • N.6 Codici Intervento in Regione Abruzzo per un costo pari a 30 milioni di euro; • N.4 Codici Intervento in Regione Campania per un costo pari a 10 milioni di euro; • N.2 Codici Intervento in Regione Emilia Romagna per un costo pari a 8 milioni di euro; • N.1 Codice Intervento in Regione Trentino Alto Adige per un costo pari a 5 milioni di euro; • N.7 Codici Intervento in Regione Lombardia per un costo pari a 37 milioni di euro.
352				90		442	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Progettazione Piano di Risanamento Acustico	J31H01000190001	43,4	43,4	40,9	Completato
Realizzazione Piano di Risanamento Acustico	J19G02000010001	1.790,3	343,9	123,5	Esecuzione
Piano di Risanamento Acustico		6.461,4	50,0	0,0	Progettazione
Monitoraggio e controllo del Piano di Risanamento Acustico	J17I05000020001	4,9	4,9	0,0	Completato

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	8.300	442	7.858		199	165	164	147	110	21	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Ricondurre nei limiti di legge l'esposizione al rumore dei ricettori censiti nel Piano di Risanamento Acustico predisposto da RFI.

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità delle stazioni, in particolare alle persone a ridotta mobilità (PRM), e dei servizi di assistenza in stazione e di informazione al pubblico. Le attività consistono in interventi diffusi sull'intero territorio nazionale per l'eliminazione delle barriere architettoniche mediante la realizzazione di ascensori e rampe di accesso, percorsi PRM, illuminazione e segnaletica fissa. Gli interventi sono orientati al graduale adeguamento delle circa 2000 stazioni del network RFI alla "Specifica Tecnica di Interoperabilità ferroviaria per le persone a mobilità ridotta" (2008/164/CE), compatibilmente con i vincoli presenti (strutturali, architettonici, logistici, interruzioni circolazione). Le opere rispondono a precisi standard tecnici individuati da Rfi grazie alla collaborazione con le principali Associazioni che rappresentano la clientela con disabilità.

Per garantire la mobilità dei viaggiatori, all'attenzione di sempre nel superamento degli ostacoli fisici sui percorsi di accesso ai treni, è stato varato un piano specifico per innalzare l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico, con il nuovo Piano d'Impresa 2017-2026 sistematizzato e armonizzato con altre specifiche iniziative di miglioramento dei servizi di stazione nell'ambito del progetto Easy Station che interessa le 620 stazioni più frequentate della rete, con priorità quelle delle aree metropolitane con servizi di trasporto pubblico locale. Le attività consistono in interventi diffusi sull'intero territorio nazionale per l'eliminazione delle barriere architettoniche mediante la realizzazione di ascensori e rampe di accesso, percorsi PRM, illuminazione e segnaletica fissa. Tra le realizzazioni rientrano gli sviluppi software e gli attrezzaggi con sistemi: PRM Assistenza ai viaggiatori con disabilità anche grazie all'ausilio di Virtual AssistantTornelli 2.0: controllo sicurezza per accesso ai binari



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori					X			X	X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
960	325	di cui: 270	50	5	0	0	90	70	90	80	305	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
860						100	960	Estensione perimetro con interventi per il controllo "intelligente" degli accessi alle banchine nelle 620 stazioni più frequentate della rete (Piano tornelli 2.0)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
160				165		325	Per il 2018 si prevedono interventi per il miglioramento dell'accessibilità in circa 50 stazioni. Le risorse consentiranno di proseguire l'attrezzaggio delle 620 stazioni più frequentate della rete e di avviare i seguenti interventi:PRM VIRTUAL ASSISTANT (progettazione e sviluppo applicazione)TORNELLI 2.0: predisposizione 20 stazioni

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono state avviate lavorazioni per il miglioramento dell'accessibilità in circa 60 stazioni. Di queste sono state concluse attività in circa 10 stazioni. Tra gli altri interventi in corso si segnalano la progettazione e il deploy dei Tornelli 2.0 su 5 stazioni FL3 e attivazione pilota su Aeroporto Fiumicino

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Piano miglioramento accessibilità e adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	J54H14000590001	110,0	110,0	51,8	Esecuzione
Piano controllo accessi all'area di partenza dei treni		100,0	70,0		Progettazione
Piano miglioramento accessibilità e adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori		750,0	145,1	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	960	325	635		82	33	52	46	155	2			70

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Miglioramento servizi alla clientela (accessibilità)- Miglioramento dei livelli di sicurezza in ottemperanza alle normative vigenti (Regolamento CE 1371/2007)- Sviluppo degli interventi in ottemperanza al PRM TSI (regolamento 2014/1300)- adempimento a obblighi normativi per l'accessibilità a Persone a Ridotta Mobilità- miglioramento dei livelli di sicurezza delle stazioni

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

Programma A1004D: Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende principalmente le attività di smaltimento dei materiali inquinanti di risulta dei processi di manutenzione dell'infrastruttura (acciaio, rame, traverse, pietrisco, terre di scavo, residui di lavorazioni, ecc) e la bonifica dei siti inquinati. Per i materiali tolti d'opera viene innanzitutto valutato il riuso di quelli ancora in buono stato di conservazione in modo da limitare il prelievo di nuove materie prime. I materiali non reimpiegabili vengono ceduti a terzi, privilegiando le attività che garantiscono il loro recupero. Solo quando anche questa soluzione non è praticabile si procede allo smaltimento.

Le principali attività consistono in: - Smaltimento di pietrisco amiantato - Smaltimento di traverse e legnami impregnati - Bonifica di siti inquinati



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge									X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
	300	120	di cui: 120	0	0	0	0	20	20	20	20	100	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Estensione del perimetro del programma con gli interventi previsti fino al 2026 (30 mln/anno)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
150						150	300	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
90				30		120	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di ulteriori opere interessanti l'intera rete in base alle esigenze che si manifestano durante l'esecuzione dei lavori di manutenzione all'infrastruttura. In particolare lo smaltimento del pietrisco amiantato interessa principalmente le DTP di Torino e Milano mentre la bonifica dei siti inquinati interessa l'intera rete.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Con i fondi già assegnati sono stati avviati interventi di smaltimento di pietrisco amiantato nelle DTP di Torino, Milano, Bologna nonché di bonifica di siti inquinati presso la DTP di Ancona e Napoli

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Piano smaltimento materiali inquinanti		300,0	120,0	19,8	Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	300	120	180		20	14	20	0	10	10	10	11	59

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

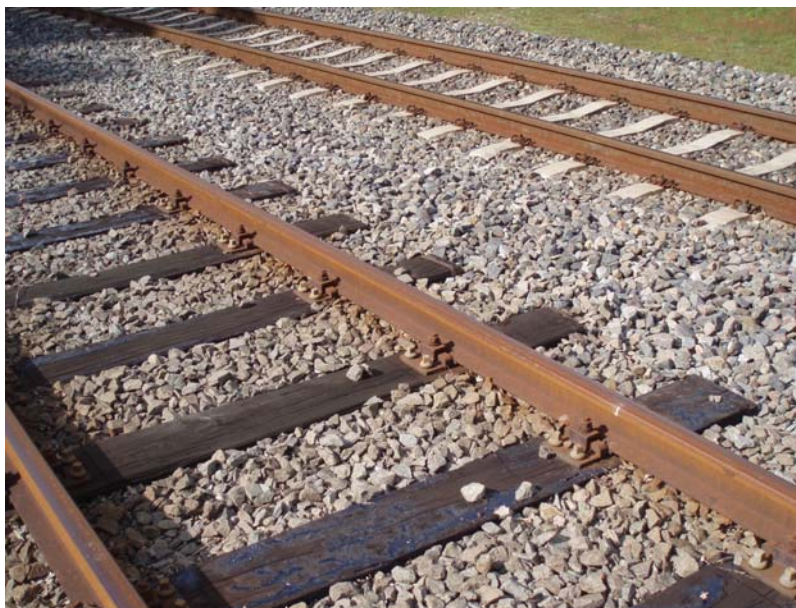
BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- adempimento a obblighi normativi- sostenibilità ambientale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma è finalizzato all'adeguamento ai moderni standard costruttivi della sovrastruttura ferroviaria per superare i contesti obsoleti della sede. Inoltre l'attuale quadro normativo ha di fatto limitato molto le tecniche disponibili per il trattamento del legno al fine di conferirgli la durabilità richiesta e ciò ne rende difficoltoso e costoso l'approvvigionamento rispetto alle potenziali esigenze. Gli interventi, articolati su un orizzonte di sette anni consistono nell'adeguamento ai moderni standard costruttivi dell'armamento ferroviario (binari e deviatori) nonché nella sostituzione di binari e deviatori posati su traverse in legno. La priorità di intervento è stata determinata tenendo conto della vetustà, del tipo di armamento, e dei volumi di traffico delle linee mentre la capacità produttiva tiene conto della disponibilità dell'infrastruttura in termini di materiali, personale di scorta ed interruzioni necessarie per le lavorazioni (inserimento su Scenario Tecnico).

Le principali attività consistono in: - Sostituzione di binari e deviatori posati su traverse in legno - Adeguamento ai moderni standard costruttivi di binari e deviatori



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sicurezza armamento									X	X								X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse							2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
	MEF	MIT	FSC	UE	Altro								
1.742	1.175	0	0	0	0	0	282	268	17	0	0	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.742							1.742

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
317			-10	868		1.175

Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di ulteriori interventi interessanti l'intera rete con priorità assegnate in sede di pianificazione annuale degli interventi in coerenza con: - Vetustà ed obsolescenza - Tipologia della linea - Disponibilità dello scenario tecnico (interruzioni e rallentamenti). In particolare le attività interesseranno circa 600 Km di linee della rete nazionale : - Nord (DTP di Genova, Torino, Milano, Venezia, Verona e Trieste) circa 250 Km - Centro (DTP di Firenze, Bologna, Roma ed Ancona) circa 150 Km - Sud (DTP di Napoli, Bari e Reggio) circa 150 Km - Isole (DTP di Palermo e Cagliari) circa 50 Km.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Con i fondi già assegnati sono stati avviati interventi sull'intera rete con priorità alla sostituzione dei bianri e deviatori posati su legno

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Piano sicurezza armamento DTP Firenze - 2016	J87B16000260001	27,6	27,6	25,0	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Roma - 2016	J57B16000420001	12,5	12,5	11,0	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Genova - 2016	J97B16000450001	21,0	21,0	15,5	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Milano - 2016	J97B16000210001	17,7	17,7	12,5	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Verona - 2016	J97B16000230001	46,0	46,0	29,6	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Napoli - 2016	J97B16000220001	7,5	7,5	4,6	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Palermo - 2016	J67B16000120001	72,1	72,1	37,9	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Venezia - 2016	J17B16000060001	10,2	10,2	5,2	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Trieste - 2016	J37B16000110001	16,5	16,5	8,0	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Ancona - 2016	J87B16000240001	28,0	28,0	10,5	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Bologna - 2016	J87B16000250001	26,7	26,7	6,4	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Reggio Calabria - 2016	J27B16000280001	17,5	17,5	1,5	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Torino - 2016	J67B16000130001	49,5	49,5	0,7	Esecuzione
Piano Sicurezza Armamento		1.377,0	810,5	0,0	Progettazione
Piano sicurezza armamento DTP Bari - 2016	J87B16000510001	11,4	11,4	0,0	Esecuzione
Piano sicurezza armamento DTP Cagliari - 2016	J77B16000300001	0,5	0,5	0,0	Esecuzione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	1.742	1.175	567		256	111	168	142	225	204	0	0	435

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento dei livelli di sicurezza

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

Programma A1004F: Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi

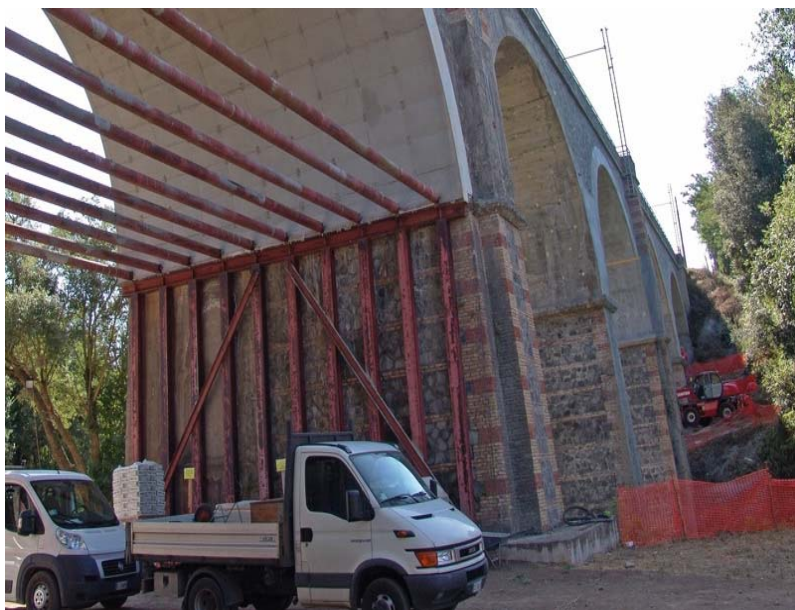
Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi di adeguamento della Rete TEN-T alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) /ai target indicati dal Regolamento UE N. 1315/2013 riguardanti:- Sottosistema Infrastruttura (sagome, pesi assiali, velocità, modulo, etc...) - Sottosistema Controllo-Comando e segnalamento (ERTMS)- Sottosistema Energia (potenza installata).

Il programma interviene sulle linee non interessate dai programmi di upgrading e principalmente per il consolidamento dell'infrastruttura/opere d'arte per consentire l'elevazione del carico assiale dei rotabili e la velocizzazione del traffico.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Povvediment*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi								X	X	X								X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
	334	15	di cui: 15	0	0	0	0	15	15	45	29	215	0

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Descrizione
0					334		334	Nuova esigenza di investimento per adeguamento rete alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) indicati dal Regolamento UE N. 1315/2013 riguardanti: Sottosistema Infrastruttura (sagome, pesi assiali, velocità, modulo, etc...), Sottosistema Controllo-Comando e segnalamento, Sottosistema Energia (potenza installata). Il programma

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

agisce su linee non interessate da programmi di upgrading.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0			-10	25		15

Nelle more degli approfondimenti in corso sulla pianificazione degli interventi per adeguamento alla STI "Infrastruttura" previsti in altri programmi di investimento, si intende destinare queste prime risorse a interventi atti a eliminare alcune criticità puntuali che non consentono il rispetto dei requisiti previsti STI.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Adeguamento a STI infrastruttura (primi interventi)			333,5	15,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	334	15	319		0	0							15

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Adeguamento ad obblighi normativi europei

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma di soppressione P.L. comprende interventi per la realizzazione di opere sostitutive di tutti passaggi a livello ricadenti sulle linee commerciali, sui Nodi e anche su alcune linee complementari. Le intersezioni a raso tra le linee ferroviarie e le strade costituiscono infatti punti d'interferenza del traffico spesso all'origine di pesanti anomalie dell'esercizio e, talora, di gravi incidenti anche mortali. Per la definizione del perimetro del programma e la selezione dei P.L. da eliminare sono stati utilizzati i seguenti criteri e priorità previsti nella Legge 354/98: - velocità e frequenza dei convogli ferroviari; - volume medio giornaliero del traffico stradale veicolare; - posti in corrispondenza dell'attraversamento; - P.L. in aree urbane e metropolitane ad alta densità abitativa e di traffico locale; - incidentalità storica del passaggio a livello.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patit Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Soppressione passaggi a livello								X	X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
7.858	1.912	di cui: 1.536	87	0	54	235	100	90	140	150	788	4.678	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
7.858							7.858

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
1.753				166	-7	1.912	Realizzazione di ulteriori opere destinate al superamento dell'interferenza strada - ferrovia mediante la realizzazione di cavalcaferrovia, sottovia e relative viabilità di collegamento. Ad oggi con le nuove risorse finanziarie si prevede di avviare i seguenti interventi: <ul style="list-style-type: none"> • Accordo con Regione Calabria - opere sostitutive per la soppressione di n.7 PL per un costo pari a 5 milioni euro; • Accordo con Regione Veneto - opere sostitutive per la soppressione di n.10 PL per un costo pari a 12 milioni euro; • Accordo con Regione Piemonte - opere sostitutive per la soppressione di n.5 PL per un costo pari a 10 milioni euro; • Fase progettuale e realizzativa di opere sostitutive per la soppressione di N.92 PL, di cui n.78 privati per un costo di 16 milioni e n.14 pubblici, per un costo di 45 milioni di euro, distribuiti su tutto il territorio nazionale, prevalentemente nelle seguenti regioni: Campania, Piemonte, Lombardia e Emilia Romagna; • Fase realizzativa di opere sostitutive per la soppressione di n. 25 PL ad oggi finanziati per lo sviluppo della sola progettazione, per un costo di 61 milioni di euro; • Sviluppo della progettazione di opere sostitutive per la soppressione di n.57 PL ubicati sulla rete fondamentale e distribuiti su tutto il territorio nazionale per un costo di 10 milioni di euro.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	1.970,7	1.842,0	1.447,1	Esecuzione
Piano Soppressione Passaggi a Livello		5.887,0	70,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	7.858	1.912	5.946		1.564	1.393	1.447	75	81	45	53	77	134

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dell'interferenza sia su viabilità pubbliche che in gestione a privati.

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede iniziative volte al rinnovo e upgrading della flotta per garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari. I servizi marittimi per la Sicilia sono assicurati con quattro navi ferroviarie ad uso esclusivo dei treni passeggeri e merci. Nel luglio 2013 la flotta si è "ringiovanita" con l'entrata in esercizio della Nave Traghetti Messina di ultima generazione. Il collegamento con la Sardegna, dedicato esclusivamente a trasporti ferroviari, viene svolto solo su domanda delle Imprese ferroviarie.

I principali investimenti consistono nell'acquisto di due nuove navi.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale									X	X			X					

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate													Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse							MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
	di cui:																		
126	66	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I 2017		Adeguamento delle stime di costo ad esito di approfondimenti progettuali (+20 mln). Riclassifica per inserimento nel perimetro degli upgrade flotta in esercizio (da riga A1003).
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	2017		
100		6					126	20		

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Acquisto di una nuova nave, gemella della nave Messina, finalizzata a garantire l'esercizio sia da e per la Sicilia sia da e per Golfo Aranci.
0		6		60		66	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Predisposizione attività negoziale per la prima delle due navi da acquistare.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading e Miglioramenti settore Navigazione - 2015	J28F15000000001	6,0	6,0	5,6	Esecuzione
Acquisto navi bidirezionali		120,0	60,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	126	66	60		6	5	6	0	30	30	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della continuità e regolarità del servizio.

Programma A1011: Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma risponde al dettato del Decreto Legge N° 39 del 28 aprile 2009 (convertito con Legge N° 77/2009) che all'art. 4 comma 3 aveva destinato, nell'ambito dell'aggiornamento 2009, del Contratto di Programma, "fino a 100 milioni di euro per la realizzazione d'interventi sulle reti ferroviarie, funzionali alla ricostruzione, nei territori della regione Abruzzo colpiti dagli eventi sismici del 6 aprile 2009".

Le principali realizzazioni, definite di concerto con le Amministrazioni Locali, riguardano:

- ripristino del corpo stradale, delle opere d'arte e dei fabbricati di stazioni delle linee Roma-Sulmona-Pescara e Sulmona-Teramo
- realizzazione del collegamento veloce Scoppito-Sassa-S.Gregorio-S.Demetrio attraverso la realizzazione di nuove fermate ed opere sostitutive per la soppressione di passaggi a livello
- interventi infrastrutturali e tecnologici per la velocizzazione della linea Roma (Guidonia)-Sulmona
- interventi infrastrutturali per la velocizzazione della linea Pescara-Sulmona (sottopassi di stazione e nuova fermata di Madonna delle Piane)



LOCALIZZAZIONE

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo									X	X								X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
100	100	di cui: 90	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
100							100

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
100						100

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi di ripristino sono stati eseguiti per oltre l'80%, con il ripristino della Opere d'arte, della sede, e dei fabbricati (sia Fabbricati Viaggiatori che fabbricati di Servizio) danneggiati dal Sisma. È in fase di ultimazione la Verifica Sismica dei ponti principali presenti nel Cratere del sisma. In data 5 maggio u.s., si è conclusa la Conferenza di Servizi per il collegamento veloce Scoppito-S.Demetrio che ha approvato i progetti definitivi redatti da RFI per la realizzazione di opere (sottovia carrabili, pedonali, nuova Viabilità, ecc.) che consentiranno la soppressione di 14 PL. Saranno inoltre realizzate quattro nuove fermate. A breve saranno attivate le procedure per l'appalto dei Lavori. Sono in realizzazione gli interventi per la velocizzazione della tratta Roma-Sulmona mentre è in corso la progettazione esecutiva dell'appalto di velocizzazione della tratta Sulmona-Pescara.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Ancona)	J67I10000150001	47,2	47,2	24,4	Esecuzione
Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Roma)	J67I10000160001	52,5	52,5	20,4	Esecuzione
Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo		0,3	0,3	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	100	100	0		78	39	45	19	25	12	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

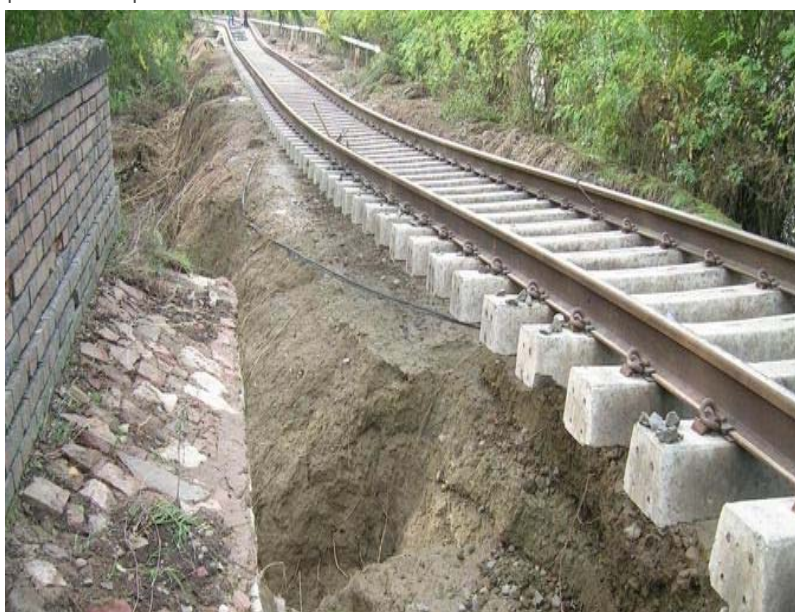
BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi permetteranno di migliorare l'accessibilità ai territori colpiti dall'evento sismico e la riduzione dei tempi di percorrenza tra i principali capoluoghi di Regione.

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede la realizzazione di interventi per eliminare / gestire le criticità per la sicurezza della circolazione ferroviaria derivanti da fenomeni di dissesto idrogeologico, sia idraulici sia di tipo franoso, su tutta la rete. I punti di maggiore criticità potenziale sono stati individuati a seguito di un censimento che ha analizzato la banca dati Inventario dei Fenomeni Franosi Italiani (progetto IFFI) e i Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI), oltre alle situazioni già note al Gestore, mediante la definizione di una specifica metodologia per l'individuazione di un criterio di priorità per la predisposizione di un piano di mitigazione del rischio idrogeologico. Il programma si attua attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali per la protezione della sede, l'installazione di sistemi di allarme/monitoraggio per la difesa della sede e l'effettuazione di sperimentazioni e ricerche volte a migliorare la conoscenza dei fenomeni franosi, alluvionali e meteorologici.

L'intervento è articolato in stralci funzionali sulla base della graduatoria di priorità come definita nella nota RFI-DTC-SICSA011\PI\2014\0001944 che copre tutto il territorio nazionale nei tratti definiti nella mappatura come potenzialmente a rischio idrogeologico. Ad oggi sono stati individuati 3.100 punti singolari per Caduta Massi, Frana, Alluvione ed Erosione Marina e Fluviale. Le attività da svolgere si sostanziano in:- indagini e rilievi idrogeologici- progettazione intervento di mitigazione- realizzazione intervento di mitigazione in relazione alla specificità del punto singolare esaminato (di estesa chilometrica variabile), tali interventi potrebbero consistere, anche contemporaneamente, in: sistemazioni idrauliche, barriere paramassi, opere di consolidamento di versanti in frana, reti allarmate, ecc.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Idrogeologia							X		X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
2.000	607	di cui: 566	0	0	38	3	120	150	180	180	763	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
2.000	1					-1	2.000

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
449	1			155	2	607

Le nuove risorse contrattualizzate nel CdP-I 2017-2021 consentiranno l'avvio di un ulteriore stralcio di interventi:• n. 300 punti singoli soggetti a rischio idrogeologico (per un'estesa di circa 100 km), per un costo di 1 MEU/Km per intervento standard (cosolidamento e protezione paramassi) oltre a specifici interventi su attraversamenti fluviali per un costo complessivo di circa 50 MEU• Sistemi di rete allarmata per circa 30 km, per un costo di 0,65 MEU/km .

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono stati finora completati:• su n. 450 punti singoli soggetti a rischio idrogeologico per un'estesa di circa 180 km• sistemi di allarme per circa 3 km di rete.Sono in corso interventi:• su n. 250 punti singoli soggetti a rischio idrogeologico per un'estesa di circa 75 km;• sistemi di allarme per circa 25 km di rete.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Roma - 2014	J57B14000140001	3,4	3,4	3,4	Esercizio
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Napoli - 2014	J97B14000290001	14,7	14,7	14,7	Esercizio
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Milano - 2014	J97B14000260001	8,0	8,0	7,9	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Ancona - 2014	J87B14000410001	6,6	6,6	6,4	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Torino - 2014	J67B14000300001	10,0	10,0	9,7	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Verona - 2014	J97B14000270001	5,0	5,0	4,8	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2014	J87B14000420001	4,8	4,8	4,6	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Genova - 2014	J97B14000280001	22,6	22,6	21,6	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bari - 2014	J87B14000430001	11,6	11,6	11,0	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bologna - 2014	J87B14000400001	3,9	3,9	3,6	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Palermo - 2014	J67B14000310001	4,6	4,6	4,3	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Trieste - 2014	J37B14000260001	3,5	3,5	3,3	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Venezia - 2014	J17B14000210001	5,5	5,5	5,2	Esecuzione
Progettazione del Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico	J31H01000200001	1,0	1,0	0,9	Completato
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Reggio Calabria - 2014	J27B14000190001	12,2	12,2	10,4	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Venezia - 2016	J17B16000070001	2,9	2,9	2,3	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bari - 2016	J87B16000290001	8,0	8,0	6,0	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2016	J87B16000280001	25,2	25,2	17,4	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2015	J87B15000390001	6,4	6,4	4,1	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Roma - 2016	J57B16000170001	20,7	20,7	13,0	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Cagliari - 2014	J77B14000240001	9,3	9,3	5,8	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Torino - 2016	J67B16000140001	19,1	19,1	11,2	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Napoli - 2016	J97B16000270001	12,9	12,9	6,1	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Palermo - 2016	J67B16000150001	6,8	6,8	2,8	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Genova - 2016	J97B16000260001	12,7	12,7	4,6	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Milano - 2016	J97B16000240001	22,0	22,0	6,2	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Trieste - 2016	J37B16000120001	4,9	4,9	1,1	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Verona - 2016	J97B16000250001	1,5	1,5	0,2	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bologna - 2016	J87B16000270001	1,6	1,6	0,1	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Cagliari - 2016	J77B16000090001	11,5	11,5	0,7	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Ancona - 2016	J87B16000630001	4,0	4,0	0,1	Esecuzione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - Territorio Nazionale	J97B15000330001	18,5	18,5	0,0	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - Territorio Nazionale		262,0	262,0	0,0	Progettazione

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - Territorio Nazionale		1.428,4	35,0	0,0	Progettazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Reggio C. - 2016	J27B16000100001	4,4	4,4	0,0	Esecuzione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
2.000	607	1.393		244	137	194	69	59	85	12	11	178

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

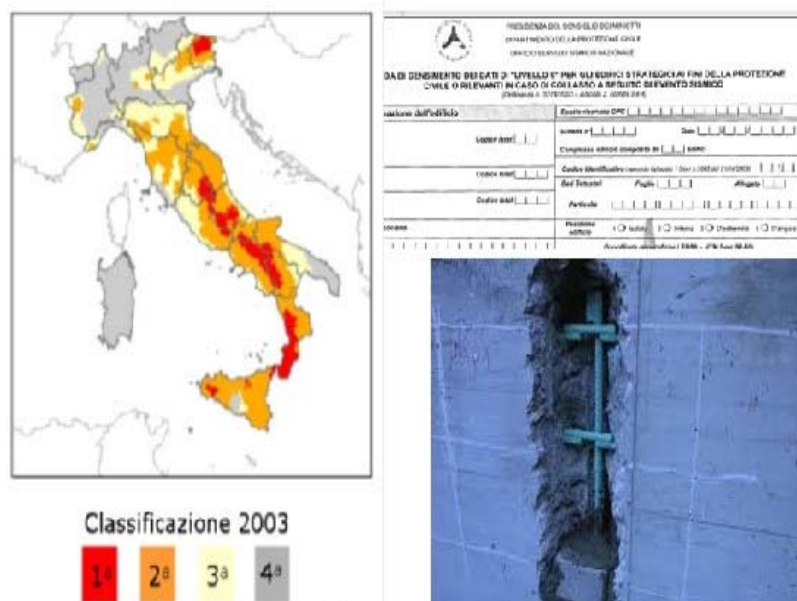
- Mitigazione del rischio
- Miglioramento delle conoscenze sulla fenomenologia del dissesto idrogeologico
- Miglioramento performance di circolazione

Programma A1013B: Sismica

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede l'esecuzione delle Verifiche di Vulnerabilità Sismica sulle opere d'arte e sui fabbricati appartenenti al Sistema di Grande Viabilità ferroviaria ai sensi dell'OPCM 3274/2003. Per le opere d'arte e per i fabbricati le cui verifiche non sono soddisfatte, è prevista la progettazione e la realizzazione dei necessari interventi di miglioramento sismico e di manutenzione straordinaria, al fine di mitigare il rischio sismico e garantire la durabilità degli interventi strutturali. Il programma consiste:- nelle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere d'arte e dei fabbricati ricadenti nel "Sistema di grande viabilità ferroviaria" di cui al Manuale di Progettazione delle Opere Civili RFI DTC SI MA IFS 001 A e che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso- nella progettazione e realizzazione degli interventi strutturali mirati alla mitigazione del rischio sismico. Le opere, complessivamente 6.600 tra ponti e fabbricati, sono state individuate mediante apposito censimento operato in base alle indicazioni contenute nel Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 21/10/2003 "Disposizioni attuative dell'art. 2, commi 2, 3 e 4, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3274 del 20 marzo 2003".

Nella prima fase sono state verificate le opere prioritarie ricadenti nelle zone geografiche a più elevata sismicità e maggiormente vulnerabili per tipologia strutturale, nelle fasi successive saranno verificate le rimanenti opere. Con il progredire delle verifiche di vulnerabilità sismica è prevista la progettazione e la realizzazione dei necessari interventi di miglioramento sismico, per le opere d'arte e per i fabbricati la cui verifica di vulnerabilità sismica ha fornito esito negativo.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sismica									X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.000	150	150	0	0	0	0	50	80	100	100	521	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Estensione del perimetro del programma con verifiche sismiche su ulteriori opere d'arte e interventi di miglioramento/adequamento sismico fino al 2026
267						733	1.000	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse consentiranno l'avvio di un ulteriore stralcio di attività:• prosecuzione delle indagini e esecuzione delle verifiche di vulnerabilità sismica su ulteriori 1.071 opere d'arte, di cui 820 opere d'arte e 251 fabbricati• prosecuzione delle attività di progettazione e conseguente realizzazione di ulteriori 100 interventi di miglioramento sismico.
100				50		150	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono state completate:• le indagini sui terreni e sulle strutture su 867 opere d'arte e 76 fabbricati• le verifiche di vulnerabilità sismica su 720 oggetti, di cui 347 hanno dato esito negativo e che, quindi, richiedono l'esecuzione di specifici interventi di miglioramento sismico• la progettazione definitiva degli interventi di miglioramento sismico su 121 dei 347 oggetti verificati. Sono in corso le verifiche su 1.050 opere d'arte ed è stata avviata la realizzazione dei 121 interventi di cui alla progettazione definitiva sopra indicata.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Verifiche sismiche su opere d'arte	J57112000690001	41,5	41,5	13,0	Esecuzione
Piano Difesa dal rischio sismico		958,5	108,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	1.000	150	851		14	13	13	3	23	8	17	20	65

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio• Adeguamento ad obblighi normativi

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nell'attrezzaggio della rete con impianti tecnologici per protezione della marcia dei treni quali il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) ed il Sistema di Supporto alla Condotta (SSC). L'SCMT, installato su 11.693 km di Rete, consente di "proteggere" il treno dal superamento di segnali restrittivi o dal mancato rispetto dei limiti di velocità. Il sistema consente la trasmissione automatica in cabina di guida di tutte le informazioni necessarie alla condotta in sicurezza dei treni. La relazione terra/bordo è realizzata tramite la trasmissione digitale discontinua delle caratteristiche della linea ad un sistema di bordo che elabora i dati ricevuti e li confronta con i valori ammessi, monitora il treno misurando la velocità istante per istante, interviene sulla frenatura non appena la marcia del treno si discosta da quella che garantirebbe la sicurezza, interviene automaticamente nel caso di superamento di segnale restrittivo. L'SSC, installato su 4.242 km di Rete di cui circa 200 km in sovrapposizione a SCMT, ha la finalità di elevare gli standard di sicurezza della circolazione sulle linee tradizionali non dotate di sistema SCMT. Risulta applicabile su linee diesel sia a semplice che a doppio binario, la cui velocità massima non supera 150 Km/h e prevede le seguenti funzioni: frenatura di emergenza in caso di mancato rispetto di segnale restrittivo, controllo della velocità (tramite sistema odometrico di bordo e GPS), sistema di autodiagnostica via GSM-R. Il programma comprende anche misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione mediante tecnologie (REDI, MTR, TDS, PEPL, cdb autoregolanti). Inoltre, al fine di migliorare la tutela dell'incolumità delle persone impegnate nei cantieri mobili e temporanei, sono previste attrezzature in grado di rilevare l'approssimarsi di un treno, trasmettere gli allarmi in cantiere e fornire la conferma dell'avvenuta liberazione di un cantiere da parte di uomini e mezzi e tecnologie per la gestione della circolazione dei mezzi d'opera in movimentazione come treno (bordo SCMT).



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica		Status DPP		Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Invariante	Project review	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera			X	X	X	X				X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
3.000	2.497	2.453	5	0	39	0	77	56	68	50	252	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
2.257	-1	186				558	3.000

Inserimento nel programma degli interventi di protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera (da A2004D), upgrade dei sistemi di protezione della marcia del treno con ulteriori funzionalità (MTR, REDI, CdB autoregolanti...) fino al 2026 (50-60 mln/anno)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
2.211	-1	167		120		2.497

Ulteriori fasi di installazione delle tecnologie per la sicurezza (REDI, MTR, TDS, PEPL, cdb autoregolanti) sulle direttrici Tirrenica, Adriatica e Milano - Venezia linea ordinaria. In particolare : - installazione di apparati REDI (Relè a Disco Elettrici) in sostituzione dei relè a disco tradizionali, ormai vetusti. le installazioni in questione interessano tutte le circuterie dei segnali alti degli apparati ACEI ed i Circuiti di Binario (CdB) dei Blocchi Automatici e di stazione. Tale attività prevede un piano di posa su intera rete nazionale con una attivazione di circa 15000 pezzi/anno, per un importo di circa 30M€/anno per 8 anni. - MTR: è il sistema di Monitoraggio della temperatura delle Rotaie, si prevede di installare tale sistema sulle principali direttrici nazionali. in corso attività negoziale, si stima un fabbisogno di circa 8M€/anno per 5 anni. - TDS: Trasmissione Dati Sicura, consiste nella realizzazione di una infrastruttura SIL 4 in grado di trasportare le relazioni di sicurezza su supporti trasmissivi tipicamente TLC, ciò consente di ottimizzare ed incrementare le performance degli impianti di sicurezza ed eliminare il rischio del furto dei cavi in rame, in quanto le relazioni avverranno su cavi in Fibra Ottica. Tale attività prevede installazioni per l'intero piano industriale, con previsioni di posa di circa 1200 TDS/Anno per un importo di circa 13M€/anno. - PEPL: Sistema SIL4 che permette di assicurare la chiusura dei Passaggi a Livello di linea fino all'effettiva liberazione degli stessi da parte del Materiale Rotabile. Tale sistema si applica a tutti i PL di Linea in tutte le configurazioni. il piano prevede l'attrezzaggio di circa 320 PL/anno per un importo di 10M€/anno - Auto CdB: è un nuovo sistema di alimentazione dei circuiti di Binario che permette di alimentare i Circuiti di Binario, in modo "Intelligente", quindi capace di regolare la tensione di alimentazione del CdB in funzione delle caratteristiche ambientali e circuitali (umidità, Isolamento dei cavi ecc), ciò consente di ridurre al minimo le operazioni di taratura manuale incrementando disponibilità e sicurezza. tale attività impatta tutto il territorio nazionale , con una attivazione di circa 5000 ACB/anno per un importo di 12,5M€/anno per 10anni.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi avviati in corso sono relativi al : - Completamento SCMT e SSC - Completamento sistemi ATWS e STB - Installazione delle tecnologie per la sicurezza (REDI, MTR, TDS, PEPL, cdb autoregolanti) sulle direttrici Tirrenica, Adriatica e Milano - Venezia linea ordinaria.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Bologna	J41H02000080071	104,4	104,4	104,4	Esercizio
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Milano	J41H02000080041	236,8	236,8	236,8	Esercizio
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Torino	J41H02000080001	130,8	130,8	130,7	Esercizio
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Verona	J41H02000080081	82,7	82,7	82,6	Esercizio
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Genova	J41H02000080151	86,1	86,1	86,0	Esercizio
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Napoli	J41H02000080011	109,4	109,4	109,0	Esercizio
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Omologazione prototipo sottosistema di bordo (SSB)	J31H01000230001	92,2	92,2	91,7	Esercizio
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Reggio Calabria	J51H04000190001	94,0	94,0	93,5	Esercizio
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Roma	J41H02000080021	155,6	155,6	154,3	Esercizio
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Palermo	J41H02000080171	35,2	35,2	34,9	Esercizio
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Venezia	J41H02000080141	70,0	70,0	69,3	Esercizio

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Trieste	J41H02000080091	54,6	54,6	53,6	Esecuzione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Bari	J41H02000080051	71,4	71,4	70,0	Esecuzione
Sistema di Supporto alla Condotta treno (SSC) - sperimentazione e 1^ fase	J11J05000060001	259,7	259,7	253,7	Esecuzione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Ancona	J41H02000080031	88,6	88,6	86,0	Esecuzione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Firenze	J41H02000080061	186,9	186,9	172,6	Esecuzione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-nuove sperimentazioni 1° lotto	J31H03000340001	218,9	218,9	186,2	Esecuzione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Automac Train Control (ATC): certificazione di conformità	J41H02000080181	3,0	3,0	2,3	Esecuzione
Piano per la sicurezza della circolazione-Atto MIT (Protezione cantieri e mezzi d'opera)	J57I11000190001	6,2	6,2	4,5	Esecuzione
Tecnologie per a protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	J57I10000210009	11,5	11,5	7,6	Esecuzione
Sistema di Supporto alla Condotta treno (SSC) e diagnostica - Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT	J57I11000200001	38,0	38,0	16,8	Esecuzione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-nuove sperimentazioni 2° lotto	J31H03000340001	39,9	39,9	15,7	Esecuzione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT	J57I11000210001	58,0	58,0	22,1	Esecuzione
Sistema di Supporto alla Condotta treno (SSC) - completamento	J11J05000060001	70,1	70,1	24,6	Esecuzione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Adeguamento ad ERTMS nelle linee di confine	J87I07000000001	24,7	24,7	7,7	Esecuzione
Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT)-ulteriori implementazioni		541,8	105,7	0,0	Progettazione
Tecnologie per a protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera		48,8	41,6	0,0	Progettazione
Sistema di Supporto alla Condotta (SSC)-sistemi di diagnostica		21,2	6,4	0,0	Progettazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-sperimentazione		59,8	14,8	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
3.000	2.497	503		2.149	1.994	2.116	64	128	74	47	17	51

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della sicurezza

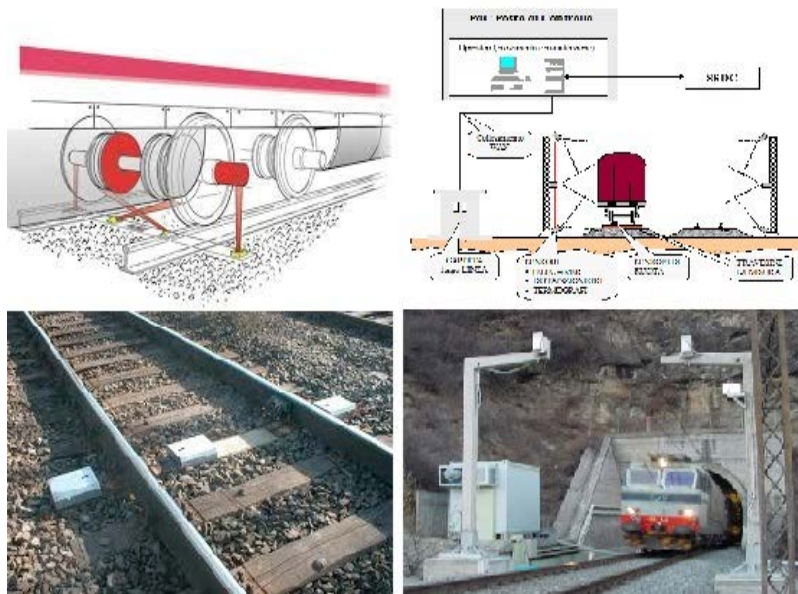
Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

Programma A2004B: Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nell'attrezzaggio della rete con impianti tecnologici atti a rilevare anomalie del materiale rotabile in circolazione sulla rete. In particolare: 1) impianti di Rilevamento Termico Boccole (RTB) e Rilevamento Termico Ruote Frenate (RTF), che consentono il controllo termico a distanza delle boccole dei rotabili, segnalando situazioni immediatamente pericolose per la sicurezza di marcia quali il surriscaldamento degli assi ed il blocco dei freni; 2) sistemi di pesatura dinamica dei rotabili, che sono in grado di rilevare il carico che grava su ogni singola ruota di un convoglio in transito, di evidenziare gli sbilanciamenti longitudinali e trasversali a cui sono soggette le sale e i carrelli e di generare allarmi dovuti al superamento di soglie di tolleranza; 3) Portali Multifunzione, che integrano i sistemi di pesatura con la rilevazione di incrementi di temperatura e principi di incendio e di ingombri oltre la sagoma di libero transito.

Gli interventi, diffusi sull'intero territorio nazionale, potranno interessare prioritariamente i principali transiti internazionali e le linee merci, le gallerie di lunghezza superiore ai 4 km su linee ad alta concentrazione di traffico, gli accessi ai principali porti, scali merci pubblici e privati.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali									X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
482	385	di cui: 385	0	0	0	0	25	0	0	0	73	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	
482	0	0					482

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse contrattualizzate nel CdP-I 2017-2021 consentiranno l'avvio di ulteriori stralci di interventi di attrezzaggio secondo i Piani Regolatori Generali delle specifiche apparecchiature/sistemi. In particolare, con le nuove risorse saranno installati circa n. 70 impianti RTB/RTF.
358	0	3		25		385	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Ad oggi sono stati installati: 1) n. 417 RTB/RTF2) n. 8 SMCV ai fini dell'omologazione + n. 1 impianto presso Laboratori per test, prove e simulazioni off line3) n. 7 PMF ai fini dell'omologazione. E' in corso l'installazione di: 1) n. 63 RTB/RTF2) n. 37 SMCV (di cui n. 9 previsti entro il 2017).

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Impianto di controllo rotabili in uscita dai principali scali ed interporti con Sistemi di Misura Carichi Verticali (SMCV)	J57110000220001	1,5	1,5	1,5	Esecuzione
Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)	J31H02000040001	205,4	205,4	162,7	Esecuzione
Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)-Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT	J57111000220001	72,5	72,5	55,5	Esecuzione
Piano Portali Multifunzionali	J57110000230001	38,0	38,0	23,8	Esecuzione
Piano Sistemi di Misura Carichi Verticali (SMCV)		18,4	18,4	0,0	Progettazione
Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)		60,0	35,0	0,0	Progettazione
Piano Portali Multifunzionali		86,6	14,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	482	385	98		295	226	244	16	41	37	15	0	32

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio
- Adeguamento ad obblighi normativi

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

Programma A2004C: Sistemi per la protezione dei passaggi a livello

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi sono finalizzati alla gestione/mitigazione del rischio connesso all'attraverso dei binari in presenza di barriere chiuse: - attrezzaggi dei passaggi a livello pubblici con sistemi di rilevamento della presenza di veicoli entro le barriere chiuse con invio comando di arresto del treno - grembiali per impedire l'attraversamento pedonale a barriere chiuse- parziale automazione dei PL privati.Gli interventi sono coordinati con il Piano di soppressione dei passaggi a livello e mirano al miglioramento dei livelli di incidentalità e di regolarità di esercizio.

Gli interventi sono diffusi nel territorio nazionale e interessano prioritariamente i PL con maggior traffico veicolare individuati ad esito di analisi di rischio



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	Allegato ai DEF 2017	Altri Provedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patti Sud	Accordi Internazionali	PIS XIII Allegato	PIS XI Allegato	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	X	X								X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.100	242	di cui: 206	18	0	18	0	50	60	80	100	568	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.100							1.100

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
192				46	4	242	Le nuove risorse consentiranno l'avvio di un ulteriore stralcio di interventi. In particolare, il piano prevede l'acquisizione di circa 200 sistemi PAI-PL (di 3^ generazione) all'anno per l'attrezzaggio dei PL Pubblici. In Relazione ai PL Privati, si prevede di chiudere nel 2018 la sperimentazione e l'omologazione del sistema tecnologico con l'attrezzaggio di n. 20 PL privati.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

PL Pubblici: Sono in via di attrezzaggio n. 308 PL e sono attivati n. 60 PL di 2^ generazione PL Privati: ottenuta l'autorizzazione alla messa in servizio e attivato n. 1 impianto nella regione sicilia

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Piano interventi per sicurezza e regolarità Passaggi a Livello	J54B13001100001	176,9	176,9	55,2	Esecuzione
Piano interventi per sicurezza e regolarità Passaggi a Livello		923,1	64,9	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	1.100	242	858		77	43	55	34	30	30	46	6	40

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio
- Adeguamento ad obblighi normativi
- regolarità di esercizio

Programma A2004D: Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione quali sistemi di diagnostica, fissa e mobile, tecnologicamente avanzati, in grado di acquisire automaticamente i parametri dell'infrastruttura.

Le principali attività interessano : - Installazione sistemi di diagnostica impresenziata fissa sull'infrastruttura (cdb, segnali, deviatori, alimentazioni, cavi) sulle linee Adriatica, Tirrenica e Torino-Venezia - Attrezzaggio dei treni con sistemi di diagnostica impresenziata per la misura dei parametri caratteristici della geometria del binario sulle linee di IV classe nelle DTP di Cagliari, Palermo e Torino



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patto Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura									X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
220	115	di cui: 115	0	0	0	0	11	11	11	11	62	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	Ampliamento del perimetro degli interventi di diagnostica impresenziata su rete fondamentale (telediagnostica) e diagnostica mobile su rete completare (apparecchi di misura su veicoli commerciali) fino al 2026. Ampliamento del perimetro degli interventi di diagnostica impresenziata su rete fondamentale (telediagnostica) e diagnostica mobile su rete completare (apparecchi di misura su veicoli commerciali) fino al 2026.
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017		
580	-2	-480				123	220		

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
410	-2	-372		79		115

Gli interventi sono relativi alla prosecuzione dell'installazione sistemi di diagnostica impresenziata fissa sull'infrastruttura (cdb, segnali, deviatori, alimentazioni, cavi), prioritariamente sulle linee Tirrenica Sud, Tirrenica Nord, Battipaglia-Potenza e Verona- Bologna. Nello specifico il Piano prevede l'attrezzaggio di circa 1.100 KM/anno per 7 anni con sistemi di Diagnostica Fissa ad un costo unitario di circa 30k€/km. Nell'ambito del programma é inoltre previsto l'attrezzaggio di treni commerciali con sistemi di diagnostica impresenziata per la misura dei parametri caratteristici della geometria del binario sulle linee di IV classe nelle DTP di Palermo e Torino.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi avviati in corso sono relativi : - all'installazione sistemi di diagnostica ipresenziata fissa sull'infrastruttura (cdb, segnali, deviatori, alimentazioni, cavi) sulle linee Adriatica, Tirrenica e Torino-Venezia - all'attrezzaggio dei treni con sistemi di diagnostica impresenziata per la misura dei parametri caratteristici della geometria del binario sulle linee di IV classe nelle DTP di Cagliari

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Diagnostica Impresenziata - 2015	J57B1500000001	12,0	12,0	4,8	Esecuzione
Diagnostica centralizzata		100,0	40,1	0,0	Progettazione
Diagnostica impresenziata		46,4	10,4	0,0	Progettazione
Diagnostica innovativa		10,0	0,0	0,0	Progettazione
Sistema di diagnostica mobile per AVIAC		52,0	52,0		Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	220	115	106		8	4	5	4	34	16	4	0	52

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità dell'infrastruttura. Ottimizzazione delle attività manutentive attraverso politiche di tipo predittivo

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

Programma A2004E: Dismissione contesti obsoleti

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma A2004D "Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: altre tecnologie"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione emanate dall'ANSF

Upgrade tecnologico dei sistemi di blocco sulle linee delle DTP di Milano, Genova e Bari



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Dismissione contesti obsoleti		X	X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
170	170	di cui: 170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								Evoluzione coperture finanziarie	
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Affinamento stime ad esito approfondimenti progettualiProgramma scorporato da riga A2004D	
0	163					7	170		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
0		110		60		170	Completamento dell'upgrade tecnologico dei sistemi di blocco sulle linee delle DTP di Milano, Genova e Bari, ad attuazione di quanto richiesto dall'ANSF.L'intervento comporta l'upgrade degli apparati di stazione e di linea in ACC (Apparato Centrale Computerizzato)/ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione) nonchè gli interventi infrastrutturali per la realizzazione dei sottopassi.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Interventi in corso di sostituzione BEM con Blocco Emulato ACC-M sulle linee delle DTP di Genova, Milano e Bari

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Dismissione dei contesti di esercizio obsoleti	J24H16000310001	110,0	110,0	27,9	Esecuzione
Dismissione dei contesti di esercizio obsoleti		60,0	60,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	170	170	0		34	29	28	15	85	28	12	2	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità dell'infrastruttura.

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

Programma A2004F: Mitigazione effetti venti trasversali

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma A2004D "Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: altre tecnologie"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione quali barriere di protezione nelle tratte di binario soggette a forti venti trasversali per consentire la circolazione senza limitazione di velocità.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
Intervento / Opere funzionali	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Mitigazione effetti venti trasversali		X	X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
51	51	di cui: 51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								Evoluzione coperture finanziarie	
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Programma scorporato da riga A2004D	
0	51						51		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		51				51

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' in corso la progettazione degli interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo	
Mitigazione effetti venti trasversali			50,0	50,0	0,0	Progettazione
Mitigazione effetti venti trasversali	J64H16000160001		1,0	1,0	0,0	Esecuzione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	51	51	0		0	0	0	1	1	10	10	10	19

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio
- Adeguamento ad obblighi normativi

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

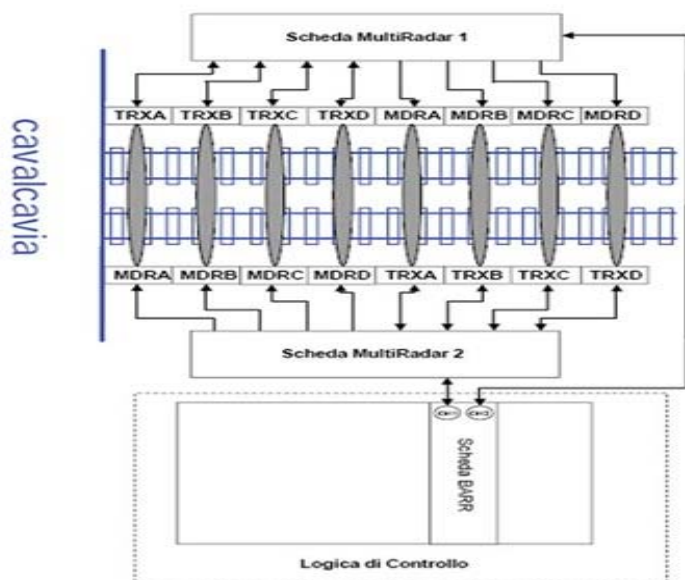
Programma A2004G: Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma A2004D "Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: altre tecnologie"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma consiste in una serie di interventi mirati all'individuazione di soluzioni tecnologiche atte a gestire/mitigare i fattori di rischio correlati alla sicurezza della circolazione e/o dell'esercizio ferroviario, a volte anche in attuazione di nuove disposizioni normative.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patii Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza									X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
142	52	di cui: 52	0	0	0	0	10	10	10	10	50	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Evoluzione Costo
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0	80					62	142	Estensione con interventi tecnologici ed infrastrutturali atti a gestire/mitigare i fattori di rischio correlati alla sicurezza della circolazione e/o dell'esercizio ferroviario in attuazione di nuove disposizioni normative (10 mln/anno fino al 2026).Programma scorporato da riga A2004D

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
0		42		10		52	Saranno avviati gli interventi infrastrutturali e tecnologici che si renderanno necessari per la soluzione di problematiche inerenti la sicurezza dell'esercizio ferroviario

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono in fase di ultimazione/conclusi i seguenti interventi:- definizione delle soluzioni di riconfigurazioni impiantistiche per la gestione dell'aspetto rosso/giallo/giallo su binario corto- sviluppo del primo punto di manovra dei sistemi oleodinamici realizzato con manovra oleodinamica in traversa (MOT)Le principali sperimentazioni in corso riguardano:- blocco emulato sulla liea Prato - Pistoia- sistema rilevamento sicuro rottura rotaia- sviluppo RDS innovativo - ERTMS Regional- sviluppo sistemi Trasmissione Dati Sicura (TDS) in sicurezza e analisi per la trasmissione delle comunicazioni vitali di segnalamento sul backbone RFI- sistema sicuro autoregolazione cdb fissi, codificati, per ACEI/ACC- sistema statico integrato per comando/controllo e Protezione PL- nuovo sistema di manovra Multipunto - nuovi sistemi di protezione automatica, integrati nei sistemi di segnalamento, per la Protezione dei Cantieri di Lavoro.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Attrezzaggi e adeguamenti tecnologici innovativi	J54B13001090001	12,0	12,0	4,6	Esecuzione
Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza		130,0	40,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	142	52	90		8	4	5	6	2	5	5	20	9

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Mitigazione del rischio
- Adeguamento ad obblighi normativi

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi diffusi di upgrading delle linee degli impianti finalizzati ad adeguarne la dotazione infrastrutturale (armamento, linea di contatto) e tecnologica (sistemi di segnalamento e strumenti di governo della circolazione) per recepire l'evoluzione programmata del traffico in coerenza con i modelli di esercizio concordati con gli EE.LL.

Gli interventi consentono un migliore sfruttamento delle potenzialità della rete, con positive ricadute sulla regolarità di esercizio, e contribuiscono all'ottimizzazione dei processi di manutenzione.

Le principali linee di intervento nell'ambito del programma sono:- realizzazione di apparati ACC/ACCM, privilegiando l'utilizzo di personale RFI- rinnovo/efficientamento del parco mezzo di manutenzione e diagnostica- upgrade dei sistemi di segnalamento e di distanziamento di alcune linee congestionate- installazione sistemi di water management su punti critici di prelievo idrico (stazioni, scali merci e platee di lavaggio) per il controllo dei consumi e la riduzione delle perdite- attivazione sistema di metering energia elettrica sui treni esistenti e relativo sistema di billing.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	Allegato al DEF 2017	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patiti Sud	Accordi Internazionali	PIS XIII Allegato	PIS XI Allegato	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Tecnologie per la circolazione	X	X							X	X								X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse							2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
	MEF	MIT	FSC	UE	Altro								
5.502	1.512	di cui: 1.444	0	13	22	34	480	485	504	471	2.050	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
1.330	-38	-59			401	3.868	5.502	Inserimento nuove iniziative per la sostenibilità ambientale e sociale (+401 mln). 'Estensione del perimetro fino al 2026 per: rinnovo parco mezzi d'opera (-1.250 mln), gestione obsolescenza impianti IS (-1.650 mln) upgrade SSE (-200 mln) e upgrade IS (-800 mln). Riclassifica di interventi puntuali su nodi/bacini (-59 mln).

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
1.155	-38	-59		453	0	1.512	Le nuove risorse sono destinate all'avvio di interventi prioritari nell'ambito del programma: - interventi puntuali di upgrade degli apparati di stazione e di linea in ACC /ACCM diffusi sul territorio nazionale, su tratte non interessate da progetti di potenziamento tecnologico. In particolare sono previste circa 40 attivazioni/anno di impianti per un importo totale di 50M€/anno per l'intera durata del Piano- prosecuzione del rinnovo/efficientamento del parco mezzo di manutenzione e diagnostica. In particolare il piano prevede il rinnovo attraverso l'acquisto di : - per il settore armamento : 22 rinalzatrici, 141 caricatori strada/rotaia, 57 carri tramoggia, 74 carri pianale, 14 sestine e 44 autocarrelli - per il settore trazione elettrica : 6 carri di tesatura frenata e 88 autoscale polivalenti - per il settore opere civili : 7 by bridge e 9 piattaforme elevabili ed il revamping attraverso interventi di attrezzaggio STB, sostituzione o upgrade di motore e trasmissione, organi di lavoro (terrazzino, gru, vomeri, strumenti di misura, ecc.), organi di comando e di controllo ed impianto pneumatico (adeguamento road map o Decreto 15) di : - per il settore armamento : 50 rinalzatrici, 8 profilatrici, 300 caricatori strada/rotaia, 100 autocarrelli - per il settore trazione elettrica : 2 carri di tesatura frenata e 300 autoscale, 290 portabobine e recuperatori- prosecuzione dell'upgrade dei sistemi di segnalamento e di distanziamento di alcune linee congestionate- avvio dell'installazione dei sistemi di water management su punti critici di prelievo idrico (stazioni, scali merci e platee di lavaggio) per il controllo dei consumi e la riduzione delle perdite- avvio dell'attivazione del sistema di metering energia elettrica sui treni esistenti e relativo sistema di billing.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi avviati in corso sono nell'ambito del programma sono relativi a :- upgrade degli apparati di stazione e di linea in ACC/ACCM sulle linee della rete- rinnovo/efficientamento del parco mezzo di manutenzione e diagnostica- upgrade dei sistemi di segnalamento e di distanziamento di alcune linee congestionate

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Potenziamento impianti ACEI nodo di Milano	J31H96000060008	6,9	6,9	6,9	Esercizio
Attrezzaggi tecnologici DTP Milano	J21H03000140051	6,9	6,9	6,9	Esercizio
Riconfigurazione impianti SCMT Firenze	J27I06000060001	9,9	9,9	9,9	Esercizio
Riconfigurazione impianti SCMT Torino	J67I06000100001	3,6	3,6	3,6	Esercizio
Riconfigurazione impianti SCMT Cagliari	J57I06000280001	2,6	2,6	2,6	Esercizio
Attrezzaggi tecnologici linee ed impianti - Bologna	J81J03000000001	14,9	14,9	14,9	Esercizio
Riconfigurazione impianti SCMT Trieste	J77I07000000001	3,1	3,1	3,0	Esercizio
Riconfigurazione impianti SCMT Verona	J47I06000130001	20,9	20,9	20,8	Esercizio
Riconfigurazione impianti SCMT Venezia	J37I06000180001	16,5	16,5	16,4	Esercizio
Riconfig impianti SCMT Bologna	J27I06000050001	10,9	10,9	10,9	Esercizio
Attrezzaggi tecnologici DTP Torino - interventi progressi	J21H03000140021	31,2	31,2	30,8	Esecuzione
Elettrificazione Ascoli-Porto d'Ascoli e altri interventi progressi	J21H03000140001	6,9	6,9	6,8	Esecuzione
Riconfigurazione impianti SCMT Ancona: linea Foligno-Terontola e tratta Rimini-Ancona	J27I07000000001	2,0	2,0	1,9	Esecuzione
Riconfigurazione impianti SCMT Milano	J37I06000170001	20,0	20,0	19,3	Esecuzione
Riconfigurazione impianti SCMT Bari: 1^ fase	J47I06000110001	9,4	9,4	9,1	Esecuzione
Sviluppo tecnologico del nodo di Roma	J31H96000080008	9,9	9,9	9,5	Esecuzione
Riconfigurazione impianti SCMT Bologna e Milano	J47I06000160001	48,5	48,5	46,2	Esecuzione
Upgrading Tecnologico Venezia-Trieste - Banalizzazione Bivio Aurisina-Monfalcone	J27I05000010001	1,8	1,8	1,6	Esecuzione

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Upgrading Tecnologico Venezia-Trieste - BCA Torviscosa - Monfalcone	J27I05000010001	4,0	4,0	3,7	Esecuzione
BAB Roma-Napoli via Formia	J91H98000000008	51,8	51,8	47,6	Esecuzione
Rinnovo parco mezzi d'opera per manutenzione	J50D16000050001	40,0	40,0	36,2	Esecuzione
Attrezzi tecnologici DTP Reggio Calabria	J21H03000140041	2,1	2,1	1,9	Esecuzione
Riconfig Impianti SCMT Palermo	J47I06000120001	16,9	16,9	15,0	Esecuzione
Riconfigurazione impianti SCMT Reggio Calabria	J67I06000090001	7,2	7,2	6,3	Esecuzione
Tecnologie nodo di Modena/Marzaglia	J37I11000040001	22,0	22,0	18,7	Esecuzione
Attrezzi tecnologici DTP Torino - elettrificazione Alba-Bra	J21H03000140021	13,8	13,8	11,2	Esecuzione
Accorpamento dei Posti Centrali dei sistemi di Controllo del Traffico Centralizzato (CTC)	J27I10000040001	30,1	30,1	24,2	Esecuzione
Rinnovo impianti di stazione	J57I10000430001	137,0	137,0	107,0	Esecuzione
Piano di sviluppo tecnologico della rete - 2015	J14H15000750001	1,2	1,2	0,9	Esecuzione
Spostamento Posti Centrali e adeguam IaP	J89B12000120001	4,6	4,6	3,5	Esecuzione
Telecomando bacini milanesi - studio di fattibilità	J97I10000020001	0,1	0,1	0,1	Esecuzione
Attrezzi tecnologici DTP Torino - 2015	J64H15000810001	1,2	1,2	0,9	Esecuzione
Riconfigurazione impianti SCMT Ancona: linea Orte-Falconara	J27I07000000001	3,6	3,6	2,5	Esecuzione
Riconfigurazione impianti SCMT Napoli	J67I07000010001	1,9	1,9	1,2	Esecuzione
Riconfigurazione impianti SCMT Roma	J17I07000000001	9,0	9,0	5,7	Esecuzione
Attrezzi tecnologici DTP Trieste - 2014	J64H14000670001	0,4	0,4	0,2	Esecuzione
Nuova SSE Monteprandone	J21H03000140001	4,6	4,6	2,1	Esecuzione
Attrezzi tecnologici DTP Milano - 2015	J54H15000960001	2,6	2,6	1,1	Esecuzione
Piano nazionale ACC	J56J16000460001	70,0	70,0	27,2	Esecuzione
Attrezzi tecnologici DTP Roma	J21H03000140011	6,5	6,5	1,2	Esecuzione
Tecnologie per la circolazione		62,0	25,0		Progettazione
Tecnologie per la circolazione		320,0	40,0		Progettazione
Upgrading tecnologie per la circolazione		676,6	216,6	0,0	Progettazione
Tecnologie per la circolazione		401,0	70,0		Progettazione
Tecnologie per la circolazione		576,4	29,0		Progettazione
Tecnologie per la circolazione		305,0	55,0		Progettazione
Riconfigurazione impianti SCMT Ancona: nodo di Falconara	J27I07000000001	2,2	2,2	0,0	Progettazione
Tecnologie per la circolazione		541,2	71,2		Progettazione
Tecnologie per la circolazione		378,0	63,0		Progettazione
Riconfigurazione impianti SCMT Bari: completamento (Bari-Bitetto)	J47I06000110001	3,5	3,5	0,0	Esecuzione
Oneri connessi all'arretratezza tecnologica della rete		230,0	30,0		Progettazione
Tecnologie per la circolazione		1.350,0	250,0		Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	5.502	1.512	3.990		569	483	540	157	381	111	76	58	189

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento dell'affidabilità dell'infrastruttura Efficiamento produttivo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma di investimento riguarda la realizzazione su scala nazionale di una rete radio, rispondente al nuovo standard europeo, per la trasmissione mobile fonia/dati tra personale e impianti di terra e personale e impianti a bordo dei treni. La realizzazione di tale sistema concretizza gli impegni assunti in ambito UIC con la firma dell'accordo sull'implementazione del sistema GSM-R da parte delle ferrovie europee per promuovere la convergenza verso standard comuni ed interoperabili. Il programma è teso a garantire la regolarità e l'efficienza del servizio ferroviario attraverso la creazione di un sistema di radiocomunicazione mobile con tecnologia digitale GSM nella banda 900 MHz, garantendo i servizi di comunicazione terra-treno (anche in galleria), sia in regime di circolazione normale che in situazioni di anomalità ed emergenza. Il programma prevede inoltre la realizzazione della rete VOIP a larga scala, rete multiservizi abbinata ai sistemi di segnalamento e nuove realizzazioni di copertura GSM-R in galleria



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici					
	Allegato ai DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Partii Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Invariante Project review Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali								
Telecomunicazioni e GSM-R		X	X	X				X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
895	515	di cui: 515	0	0	0	0	45	45	45	45	200	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Estensione programmi	CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze
685	-10					220								

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
490		-10		35		515

Le nuove risorse sono destinate all'upgrading dei sistemi GSMR per garantire la piena funzionalità dell'ERTMS sui corridoi interoperabili e sulla tratta Milano Greco - Chiasso. E' prevista inoltre l'implementazione dei sistemi trasmissivi e della rete TLC sulla linea AV/AC Torino - Milano e sulla direttrice adriatica, tratta Pescara - Bari Inoltre si prevede l'avvio delle attività di realizzazione della rete VOIP a larga scala, della rete multiservizi abbinata ai sistemi di segnalamento e nuove realizzazioni di copertura GSM-R in galleria sulle linee principali e direttrici della rete

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

- prosecuzione dell'upgrade degli apparati di stazione e di linea in ACC/ACCM sulle linee della rete

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Piano di attrezzaggio della rete con sistemi di telecomunicazione GSM-R	J31H02000060008	465,4	465,4	434,2	Esecuzione
Piano di upgrading dei sistemi di telecomunicazione		195,0	10,0		Progettazione
Piano di attrezzaggio della rete con sistemi di telecomunicazione GSM-R	J31H02000060008	235,0	40,0		Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario			OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis. Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	895	515	380	432	397	434	7	5	7	8	2	52

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

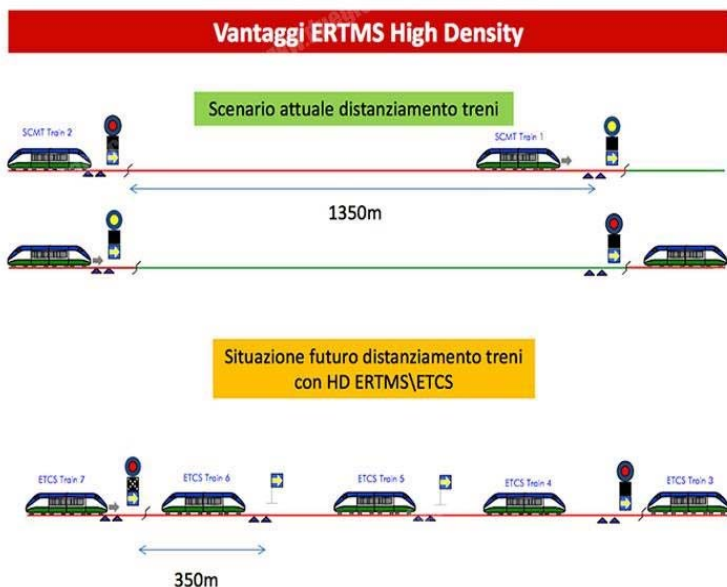
BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento delle reti GSMR e TLC agli ultimi standard al fine di garantire il pieno sviluppo di ERTMS nel rispetto dei piani condivisi con l'UE

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Le attività consistono nella realizzazione, su scala prototipale, di impianti e sistemi ferroviari di nuova concezione a supporto di tutti i processi aziendali ed in particolare della circolazione e della manutenzione. Il programma comprende anche tutte le attività di certificazione e definizione degli standard dei sistemi e prodotti sviluppati. Tra le principali opere in corso si segnalano sistemi per la diagnostica integrata dell'infrastruttura, sistemi di distanziamento ad alta disponibilità e che possano sfruttare reti satellitari, e la realizzazione di un insieme di Laboratori con funzione di Dimostratori tecnologici di tutti i sistemi a tecnologia innovativa e lo sviluppo di Piattaforme proprietarie di RFI per l'integrazione di sistemi di segnalamento.

Gli interventi si concretizzano nella realizzazione di apparecchiature/sistemi/impianti a carattere prototipale, che opportunamente sviluppati consentono l'applicazione sulla rete garantendo migliori performance e riduzione degli interventi manutentivi. Per quanto riguarda i Dimostratori Tecnologici i finanziamenti disponibili consentono la realizzazione di una 1^ fase che consiste nelle seguenti opere: adeguamento degli attuali impianti di Firenze Osmannoro e di attrezzaggio dei laboratori «Dimostratori Tecnologici» (interventi di conversione d'uso, schermatura, climatizzazione, finitura e attrezzaggio di locali già nella disponibilità di RFI, attualmente non utilizzati e allo stato grezzo. Realizzazione di rete a F.O. per collegamento dati tra le palazzine Energia, EMC e Uffici; acquisizione sistemi tecnologici).



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sviluppo tecnologie innovative									X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
534	179	178	0	0	0	0	35	40	40	40	200	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
205	0					328	534	Estensione del perimetro con realizzazioni, su scala prototipale, di impianti e sistemi ferroviari di nuova concezione a supporto di tutti i processi aziendali ed in particolare della circolazione e della manutenzione fino al 2026 (40 mln/anno)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
148	0			30		179	Le nuove risorse consentiranno di avviare, tra l'altro, la 1^ fase del programma "Dimostratori Tecnologici"

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono stati ultimati n. 11 apparecchiature/sistemi/impianti prototipali in ambito segnalamento, telecomunicazioni, armamento. Sono in corso di svolgimento attività per lo sviluppo prototipale di: - attuatore cuore a punta mobile dei deviatori con rilevamento del guasto e rilevamento del tallonamento (che consentirà l'innalzamento della velocità in deviata, garantendo i requisiti di sicurezza della circolazione) - sistema di monitoraggio dell'infrastruttura ferroviaria mediante sensori a fibra ottica- SMCT - Stazione Misura Carichi Trasversali (per il rilevamento delle sollecitazioni trasversali trasmesse dai rotabili) - sistemi di recupero dell'energia erogata su linea afferente nodo urbano ad alta intensità/frequenza- soluzioni evolutive della rete GSM-R ai fini dell'implementazione di architetture disaster recovery e right-sizing- nuove tecnologie di monitoraggio per l'infrastruttura ferroviaria mediante l'uso di "droni"- nuove tecnologie per applicazioni ERTMS. In corso attività progettuali per la 1^ fase del programma "Dimostratori Tecnologici".

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Studi e sperimentazioni interdisciplinari	J31H92000050221	2,5	2,5	2,5	Esercizio
Valutazione di sicurezza e certificazione di conformità	J11H04000110001	6,7	6,7	6,4	Esecuzione
Sezioni corte Fiumicino-Ostiene	J37I11000050001	15,9	15,9	14,4	Esecuzione
Studi, sperimentazioni e strumenti di certificazione e misura	J31H92000050311	15,8	15,8	14,2	Esecuzione
Prototipi ed interventi connessi alla sicurezza di circolazione	J31H00000140011	3,4	3,4	2,9	Esecuzione
Studi e prototipi di componenti per sistemi di sicurezza	J31H92000050421	1,9	1,9	1,6	Esecuzione
Sviluppo laboratori e sperimentazioni metodologiche e strumenti di prova	J31H03000450001	5,0	5,0	3,8	Esecuzione
1° pacchetto di ricerca applicata nel settore dell' ingegneria civile	J11J05000010001	14,4	14,4	8,1	Esecuzione
Realizzazione del SST-SCMT su linee afferenti tratte AV/AC	J31C05000000001	12,0	12,0	6,6	Esecuzione
High Density Traffic System (H.D.T.S.) - sperimentazione su nodo di Roma	J37I11000050001	12,1	12,1	5,8	Esecuzione
Studi e sperimentazione Dimensionamento Nodi	J89B08000110001	0,5	0,5	0,2	Esecuzione
Sviluppi per Tecnologie ERTMS	J54C14000050001	6,0	6,0	1,4	Esecuzione
Sviluppi per Tecnologie IS,TE,TLC e ARM	J54C14000040001	30,0	30,0	2,1	Esecuzione
Piano impianti e sistemi ferroviari di nuova concezione		200,0	25,0	0,0	Progettazione
Piano Sviluppo Tecnologie Innovative		207,4	27,4	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
							70	13	10	13	12	24	36
	534	179	355		74	63							

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• Incremento prestazionale della Rete • Riduzione interventi/ oneri manutentivi • Accrescimento know how tecnologico, anche attraverso l'internalizzazione.

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede la realizzazione e l'upgrading di impianti di sicurezza attiva (controllo accessi, sistemi antintrusione e di videosorveglianza) finalizzati alla protezione della clientela, del personale e dei frequentatori degli spazi ferroviari da atti di violenza e aggressioni, nonché la tutela dell'infrastruttura, del patrimonio societario e del Know-how aziendale da atti vandalici, sabotaggi e furti. Il programma si articola secondo una serie di interventi su asset ferroviari distribuiti su tutto il territorio nazionale: grandi e medie stazioni, impianti impresenziati, locali sensibili per il comando e controllo della circolazione, magazzini, sottostazioni elettriche, ponti e viadotti, tratti di linea ad alto rischio di sabotaggi e/o furti rame.

Il programma copre inoltre le esigenze specialistiche di Struttura e gli obblighi di legge della Polizia Ferroviaria (DPR 753/80).



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - Workplan corridio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Security								X	X	X								X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse							2018 2019 2020 2021				2022-2026	>2026
	MEF	MIT	FSC	UE	Altro								
338	168	di cui: 162	6	0	0	0	15	15	20	20	100	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Inserimento nel perimetro delle esigenze Polfer (da A1001). Estensione perimetro fino al 2026 con ulteriori attrezzaggi con sistemi di sorveglianza (20 mln/anno)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
194		9				135	338	

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
144		9		15		168

Le risorse aggiuntive consentiranno:1) La realizzazione del mezzo URV (Unmanned Railway Vehicle) consistente in un sistema in grado di agire sull'infrastruttura ferroviaria effettuando una serie completa di misure integrate tali da fornire tutte le informazioni sullo stato della rete ferroviaria stessa ed è orientato al monitoraggio in condizioni di interruzione della circolazione, basato sui principi di safety e security. 2) La sostituzione degli apparati (server, condizionamento, quadri elettrici) ed aggiornamento delle componenti software degli impianti di videosorveglianza al fine di ridurre i punti di vulnerabilità (point of failure), diminuire i consumi energetici e limitare i costi manutentivi;3) realizzazione di nuovi impianti di protezione attiva (videosorveglianza, antintrusione e controllo accessi) e protezione passiva (recinzioni, cancelli, inferriate) a tutela di oltre 20 assets ferroviari

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Le principali attività in corso riguardano:1) la messa in sicurezza di grandi e medie stazioni, fermate impresenziate, magazzini contenenti materiali pregiati, locali adibiti ad uffici, gallerie e tratti di linea ad alto rischio di sabotaggi e/o furti rame, posti tecnologici strategici per la circolazione ferroviaria ubicati sia sulla linea AV/AC che sulla Rete Convenzionale, sottostazioni elettriche, postazioni di controllo volte alla gestione delle emergenze in collaborazione con le Forze dell'ordine, Protezione Civile, VV.FF.2) Sviluppo software piattaforma TV.CC: per la standardizzazione gestione dei sistemi TV.CC. Principali criticità riscontrate e che hanno comportato un rallentamento dei lavori sono da attribuire prevalentemente a: ritardi nello svolgimento delle attività negoziali vista la complessità dell'appalto e la scelta degli operatori economici, rinnovo di Accordi Quadro scaduti; modifiche che si sono rese necessarie alla piattaforma HW per l'accoglimento del nuovo SW di gestione degli impianti di videosorveglianza; nell'individuazione di S.S.E con priorità più elevata che hanno comportato una rivisitazione del programma lavori originario con conseguenti slittamenti della tempistica originariamente prevista.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Acquisto materiali per security e Polfer - ante 2011	J50D13000010001	2,5	2,5	2,2	Esecuzione
Piano impianti integrati di security	J31H03000320001	136,2	136,2	79,6	Esecuzione
Upgrade impianti di security - 2013	J57I12000720001	6,0	6,0	1,5	Esecuzione
Piano impianti integrati di security		185,0	15,0	0,0	Progettazione
Upgrade impianti di security - 2016	J57B16000280001	5,5	5,5	0,0	Esecuzione
Acquisto materiali per security e Polfer - 2016	J50D16000040001	1,5	1,5	0,0	Esecuzione
Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2016	J50D16000030001	1,0	1,0	0,0	Esecuzione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	338	168	170		92	77	83	21	17	17	14	10	6

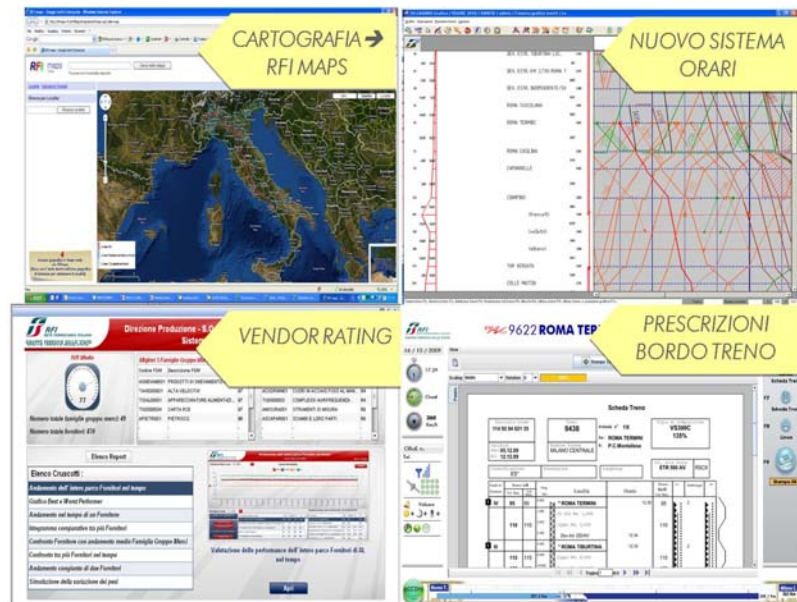
Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati alla prevenzione/protezione dei viaggiatori, del personale, degli asset e del know how aziendale da rischi e danneggiamenti legati a cause esterne all'azienda.

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli investimenti del programma hanno come obiettivi generali il miglioramento delle prestazioni, la sicurezza e lo sviluppo di nuove funzionalità. Oltre agli investimenti per sviluppo di software relativi alla ottimizzazione della circolazione o di riconversione dei processi aziendali, in esso rientrano anche applicativi per la gestione di componenti innovativi del sistema ferroviario, dei nuovi sistemi di diagnostica e degli aspetti ambientali e per l'assistenza alle persone a ridotta mobilità.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sistemi Informativi									X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
638	224	di cui: 219	0	0	5	0	54	45	45	45	225	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	Estensione del perimetro con interventi da Piano dei sistemi fino al 2026 (45 mln/anno). Le principali piattaforme da sviluppare riguardano: PIC, ASTER, IN.RETE, CCL IAP, ROMAN, PIR
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2016		
335	-48	-3				355	638		

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
217	-48	-3	-1	60		224	Le risorse aggiuntive previste per il 2018 consentiranno di realizzare i seguenti interventi progettuali:- Prescrizioni 2.0: avvio progetto-Supervisione e regolazione: realizzazione del sistema per la progettazione dell'orario dei treni- TMTC: estensione nazionale- PIC : evoluzione tecnologica strumenti di analisi- PIC IF: evoluzione tecnologica- Programmazione integrata servizi accessori 2° pillar: fase di realizzazione- Nuovo modello contabile e di controllo: Realizzazione- Cruscotti direzionali: progettazione e realizzazione- Diagnostica centralizzata: attivazione prima istanza - Sala operativa: attivazione sistema per le sale operative territoriali - Semplificazione PS: progettazione preliminare

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Le principali attività in corso riguardano ...Supervisione e regolazione: Progettazione e prototipazioneTMTC: attivazione linea pilota torino e nodo di roma inizio deploy nazionalePIC : porting cruscotti circolazione e realizzazione self service analysisPIC IF: studio fattibilità e progettazione preliminareProgrammazione integrata servizi accessori 2° pillar: progettazioneNuovo modello contabile e di controllo: progettazione In.RETE: upgrade tecnologico sistema In.ReteDiagnostica centralizzata: POC e progettazione definitivaSala operativa: POC e progettazione definitiva-MAN: rilascio sistema di field management

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Adeguamento CED RFI Villa Patrizi	J89B08000280001	2,6	2,6	2,6	Esercizio
Sistemi Informativi Navigazione	J29B08000210001	0,4	0,4	0,4	Esercizio
RFI maps	J87I10000050001	0,8	0,8	0,8	Esercizio
Implementazioni IT Sistemi area acquisti - 2016	J52F16000040001	0,3	0,3	0,3	Esercizio
Separation of Duties (Sod)	J57I12000240001	0,8	0,8	0,8	Esercizio
Vendor rating	J59B11000150001	2,3	2,3	2,3	Esercizio
Piano d'Impresa	J57I12000270001	0,9	0,9	0,9	Esercizio
Implementazioni IT Sistemi area acquisti - 2013	J54B13001260001	0,3	0,3	0,3	Esercizio
Studi di fattibilità e sperimentazioni ICT	J59B13000050001	0,2	0,2	0,2	Esercizio
Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2012	J59B12000040001	1,0	1,0	1,0	Esercizio
Implementazioni Sistemi IT di IaP - 2013	J59B13000040001	1,0	1,0	1,0	Esercizio
Sistema Piano e MIP	J57I12000260001	1,5	1,5	1,5	Esercizio
ACQUISTI A RIMPIAZZO - 2014	J88C14000290001	0,3	0,3	0,3	Esercizio
ACQUISTI A RIMPIAZZO ANNO 2015 - 2015	J50D15000000001	0,3	0,3	0,3	Esercizio
Sistema supporto alla pianificazione strategica	J54B13001170001	0,6	0,6	0,6	Esecuzione
Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2013	J57E13000040001	4,7	4,7	4,5	Esecuzione
Catasto e Banca Dati Immobiliare	J59B12000050001	2,5	2,5	2,4	Esecuzione
Sistema Rilevazione Presenze e Controllo accessi	J59B09000080001	4,2	4,2	4,0	Esecuzione
Sistema geologia	J57I12000250001	1,4	1,4	1,4	Esecuzione
Strumenti di Governo IT	J59B08000190001	7,3	7,3	6,8	Esecuzione
Sistemi ICT di Handling	J57I12000280001	0,5	0,5	0,5	Esecuzione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2015	J52F15000070001	0,1	0,1	0,1	Esecuzione
Evoluzione Tecnologica Sistemi Distribuiti	J57I08000170001	15,2	15,2	13,9	Esecuzione
Sistema gestione attività manutentive	J54F12000020001	3,4	3,4	3,1	Esecuzione
Standardizzazione Servizi IaP e Sistemi di campo	J59B09000070001	18,8	18,8	16,8	Esecuzione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2013	J57E13000030001	2,4	2,4	2,1	Esecuzione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2014	J54C14000070001	3,4	3,4	2,9	Esecuzione
Implem. sistemi IT area movimento e comm - 2015	J52F15000010001	10,1	10,1	8,1	Esecuzione
Sistemi per i processi di supporto - 2015	J52F15000100001	1,1	1,1	0,8	Esecuzione
Piattaforma commerciale	J54B13001160001	1,7	1,7	1,3	Esecuzione
Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2014	J54C14000080001	3,5	3,5	2,7	Esecuzione
RFI-RINF Registro Infrastrutture Ferrovie	J54F12000050001	2,5	2,5	1,8	Esecuzione
Energy Management Information System	J54C14000000001	1,4	1,4	1,0	Esecuzione

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Nuove architetture ICT	J54F12000030001	6,4	6,4	4,6	Esecuzione
Sistemi per i processi di supporto - 2014	J54C14000060001	3,1	3,1	2,2	Esecuzione
Business Continuity	J51E16000290001	4,4	4,4	3,1	Esecuzione
Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2015	J52F15000060001	4,6	4,6	3,1	Esecuzione
Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2012	J54F12000010001	0,6	0,6	0,4	Esecuzione
Implementazioni IT Sistemi area acquisti - 2015	J52F15000020001	1,4	1,4	0,9	Esecuzione
Traffic Management/Traffic Control	J52F14000140001	5,6	5,6	3,6	Esecuzione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2016	J52F16000030001	10,6	10,6	6,5	Esecuzione
Adeguamento Tariffe RFI	J54F12000000001	2,0	2,0	1,1	Esecuzione
ACQUISTI A RIMPIAZZO DI MATERIALE D'INVE - 2016	J50D16000000001	0,6	0,6	0,3	Esecuzione
Sist. Ricerca, Svil e Contr Circol C.E.	J59B08000210001	3,2	3,2	1,5	Esecuzione
Sistemi per la Sostenibilità Ambientale	J57I12000010001	1,0	1,0	0,4	Esecuzione
Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2016	J52F16000020001	1,4	1,4	0,4	Esecuzione
Sistemi di Rete - 2015	J52F15000110001	0,5	0,5	0,0	Esecuzione
Implem. sistemi IT area movimento e comm - 2016	J51E16000420001	1,5	1,5	0,0	Esecuzione
Adeguamento tariffe e tipologici		4,0	0,0	0,0	Progettazione
Progetto PALIO	J67I10000450001	0,1	0,1		Progettazione
Sistemi per i processi di supporto - 2016	J51E16000360001	0,2	0,2	0,0	Esecuzione
Piano Sistemi informativi		489,2	79,2	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
638	224	414		125	105	116	27	22	1	0	0	58

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

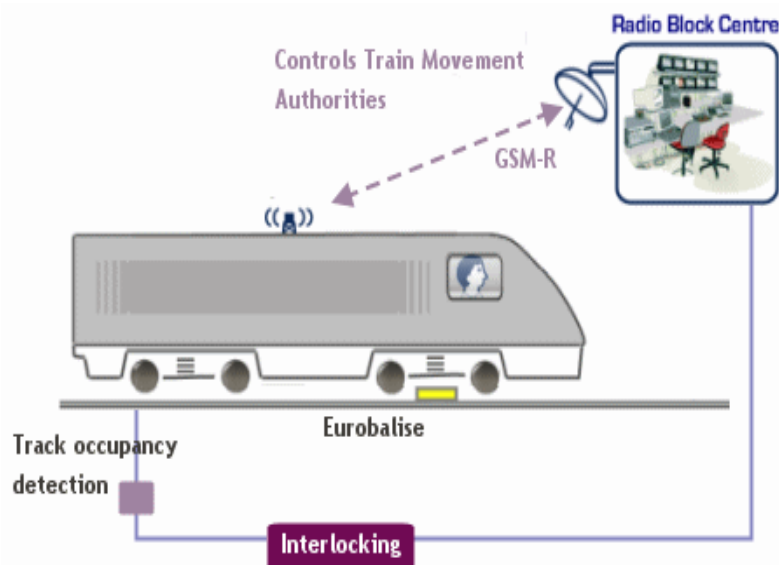
BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

I principali benefici si possono così riassumere: Prescrizioni 2.0: riduzione costi di conduzione e aumento affidabilità del sistema Supervisione e regolazione: progettazione assistita e verifica robustezza dell'orario TMT: adeguamento del sistema e maggiore integrazione con piattaforma PICPIC: evoluzione tecnologica piattaforma PICPIC IF: maggiore affidabilità nella comunicazione con le imprese ferroviarie Programmazione integrata servizi accessori 2° pillar: Adeguamento normativo ed evoluzione nuovi processi aziendali Nuovo modello contabile e di controllo: adeguamento alla direttiva europea (RECAST) Cruscotti direzionali: monitoraggio performance produzione Diagnostica centralizzata, Sala operativa, I-MAN: efficienza ed efficacia dell'Operation

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma consiste nell'upgrading degli attuali sistemi di sicurezza e segnalamento allo standard ERTMS. Inoltre il programma comprende investimenti per integrazioni tra sistemi tecnologici di rete convenzionale e di rete AV, innovazioni tecnologiche per sistemi ed impianti elettrici, altri miglioramenti tecnologici minori.

Gli interventi prioritari da realizzare nell'orizzonte 2020 riguardano l'attrezzaggio dei core-corridor individuati dalla Commissione Europea: • corridoio Reno-Alpi: tratte Chiasso-Milano, Domodossola-Novara e Milano-Genova • corridoio Mediterraneo: tratte Novara-Venezia Mestre-Villa Opicina • corridoio Scandinavia-Mediterraneo: tratta Brennero-Verona. Gli interventi di completamento della rete core prevedono, entro il 2030, l'attrezzaggio delle seguenti linee: • Domodossola – Gallarate – Milano • Arona – Novara – Alessandria – Arquata • Novara – Torino O. • Verona – Bologna • Bologna – Prato – Pisa – Livorno/La Spezia • Pisa – Roma • Roma – Napoli via Cassino e Roma – Pomezia • Luino – Laveno – Sesto Calende – Oleggio e Laveno – Gallarate • Portogruaro – Venezia (via linea dei Bivi) • Roma – Firenze LL • Venezia – Padova – Bologna • Bologna – Bari • Napoli – Villa San Giovanni.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici						
	Allegato al DEF 2017	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patii Sud	Accordi Internazionali	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																
Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)				X			X	X	X	X			X			X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.080	279	di cui: 216	0	0	63	0	121	125	121	134	300	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
830		-68				318	1.080	Estensione del perimetro del programma con gli interventi previsti fino al 2026, relativi all'attrezzaggio di tutti i core corridor e dei principali itinerari merci.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
251		-68		96		279	Le nuove risorse sono destinate al proseguimento dell'attrezzaggio delle tratte previste in attivazione entro il 2026, per complessivi 416 km. In particolare:• Novara – Torino O. (km 103)• Verona – Bologna (km 133)• Bologna – Prato – Pisa – Livorno/La Spezia (km 180).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono in corso di realizzazione gli interventi di attrezzaggio sulle tratte:• Domodossola-Novara (km 88)• Milano-Chiasso (km 65).E' in fase di avvio la gara d'appalto a più lotti per le restanti tratte da realizzare entro il 2020, per complessivi km 1.105:• sub tratte Novara - Milano Rho, Treviglio - Verona, Verona Venezia Mestre (km 415)• Verona - Brennero (km 246)• Vicenza - Treviso - Portogruaro - Cervignano - Villa Opicina/Trieste CM (km 221)• Milano - Genova (km 223).

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Aggiornamento ERTMS/ETCS linea AV/AC Roma-Napoli	J17110002790001	19,9	19,9	10,6	Esecuzione
Corridoio ERTMS Reno-Alpi (ex A)	J87110000920001	33,2	33,2	5,3	Esecuzione
Corridoio ERTMS Mediterraneo (ex D)	J87109000000001	59,0	59,0	8,4	Esecuzione
Piano ERTMS linee Rete Convenzionale		967,5	166,9	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	1.080	279	801		37	22	24	6	16	45	73	33	82

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• Raggiungimento interoperabilità, • Adeguamento ad obblighi normativi europei• Miglioramento performance di circolazione• Aumento capacità

Tabella A03-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Programma P214: Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma A1003 "Ammodernamento infrastrutturale"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra la regione Piemonte, la riviera di ponente ligure e la Costa Azzurra ed interessano la sezione francese e di frontiera (Limone e Olivetta) della linea Cuneo-Ventimiglia. Le principali opere consistono nella messa in sicurezza e il rinforzo del tunnel del Colle di Tenda, l'implementazione del doppio sistema di sicurezza che consentirà ai treni francesi di raggiungere Limone Piemonte e la realizzazione di interventi funzionali alla rimozione di alcune delle cause dei rallentamenti che oggi penalizzano la fruizione della tratta.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		X							X	X	X					X		
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		X							X	X						X		
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		X							X		X					X		

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
235	55	di cui: 34	0	21	0	0	20	20	20	20	100	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e di prime realizzazioni da A1003 ed estensione con ulteriori realizzazioni programmate di concerto con Fondazione FS e Imprese Ferroviarie entro l'orizzonte 2026 (20 mln/anno).
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0	3	84				147	235	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
0	3	15		36		55	Le nuove risorse sono destinate prioritariamente al ripristino:- Avellino – Rocchetta S. Antonio Lacedonia- Benevento-Pietralcina.La riapertura a fini turistici delle due linee è stata prevista, su indicazione della regione, per consentire lo svolgimento dello Sponz Festival (linea Rocchetta S. A. – Lioni tratto Rocchetta-Conza e tratta Conza - Lioni) in occasione del bicentenario della nascita di Francesco De Sanctis nativo di Morra, e per il cinquantenario della morte di S. Pio (Benevento – Pietrelcina – Bosco Redole)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi avviati in corso sono relativi alla: - Riattivazione linea Agrigento-Porto Empedocle - Riattivazione linea Asciano-Monte Antico - Riattivazione linea Campobasso-Teroli - Riattivazione linea Palazzolo-Paratico

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Binari senza tempo - DTP Milano - 2014	J97B14000310001	0,2	0,2	0,2	Esecuzione
Riapertura Linee (DTP NA) - 2014	J97B14000300001	2,1	2,1	1,0	Esecuzione
Binari senza tempo - DTP PA - 2014	J67B14000320001	3,3	3,3	1,1	Esecuzione
Binari senza tempo - DTP FI - 2014	J87B14000450001	6,7	6,7	1,1	Esecuzione
Ripristino ai fini turistico-naturali della storica tratta ferroviaria Avellino – Rocchetta S. Antonio Lacedonia (1^ Fase) - studio di fattibilità		1,0	1,0		Progettazione
Altri interventi in corso e programmatici		201,5	21,5	0,0	Progettazione
Ripristino linea Benevento-Pietralcina		20,0	20,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis. Fase	Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	235	55	180		4	3	4	0	30	10	0	0	11

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto P123: Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Aosta-PontS.Martin

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra Aosta, Ivrea e Torino, ed in particolare interessa la tratta di competenza della regione Val d'Aosta. Gli interventi consistono nella velocizzazione degli impianti sede di incrocio con realizzazione di sottopasso e movimenti contemporanei, con priorità per Nus e Hone Bard dove avvengono gli incroci d'orario programmati, nella trasformazione in fermata di Donnaz, nell'upgrade dei sistemi di informazione al pubblico e nella soppressione di passaggi a livello presenti lungo la linea.

Sono previsti i seguenti interventi: • Realizzazione del sottopasso, velocizzazione degli itinerari deviati e condizioni impiantistiche per i movimenti contemporanei nelle stazioni sedi di incrocio in corso di individuazione • Interventi all'armamento, alla sede ed alle opere d'arte per consentire l'innalzamento di velocità con la contestuale istituzione del rango C • Interventi tecnologici diffusi sulla linea • Ulteriori Interventi che emergeranno in fase di Accordo Quadro con la Regione Valle d'Aosta



LOCALIZZAZIONE

Val d'Aosta

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patit Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione impianti e soppressione PL									X	X								X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
36	36	di cui: 36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
36							36

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
36						36

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Ad oggi è stato condotto lo studio di fattibilità degli interventi. Gli interventi inoltre potrebbero essere soggetti ad una revisione a valle della chiusura dell'Accordo Quadro con la Regione Valle d'Aosta

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione	Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
		Studio di fattibilità												
Velocizzazione impianti e soppressione PL														

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Velocizzazione impianti e soppressione PL	36	36	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	0	1	0	35
	36	36	0		0	0	0	0	0	0	0	1	0	35

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito delle regioni Piemonte e Val d'Aosta. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto P124: Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra Aosta, Ivrea e Torino, ed in particolare interessa la tratta di competenza della regione Piemonte. Gli interventi consistono nell'eliminazione delle principali interferenze tra la rete viaria e la linea ferroviaria Chivasso-Aosta in territorio piemontese, mediante la soppressione di passaggi a livello critici e realizzazione di opere sostitutive (cavalcavia/sottovia), nella velocizzazione degli impianti e della linea mediante piccole rettifiche di tracciato.

Sono previsti i seguenti interventi: • Realizzazione del sottopasso, velocizzazione degli itinerari deviati e condizioni impiantistiche per i movimenti contemporanei nelle stazioni sedi di incrocio in corso di individuazione • Interventi all'armamento, alla sede ed alle opere d'arte per consentire l'innalzamento di velocità con la contestuale istituzione del rango C • Interventi tecnologici diffusi sulla linea • Interventi di soppressione dei PL d'intesa con la Regione Piemonte



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PI S XI Allegato	PI S XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patit Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione impianti e soppressione PL					X				X	X						X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
15	15	di cui: 10	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Estensione del perimetro con inserimento di nuove opere di velocizzazione e soppressione di passaggi a livello (programmazione FSC 2014-2020)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
10				5			15	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
10				5		15

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico le opere consistono nella realizzazione di opere sostitutive (cavalca-ferrovia o sottopassi stradali) per eliminare le intersezioni a raso tra linee ferroviarie e strade che costituiscono punti d'interferenza spesso all'origine di pesanti anomalie dell'esercizio e, talora, di gravi incidenti anche mortali. Sulla linea oggi insistono 32 passaggi a livello tra Chivasso e Ivrea.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione	Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Velocizzazione impianti e soppressione PL	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Velocizzazione impianti e soppressione PL	15	15	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
	15	15	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	14

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito delle regioni Piemonte e Val d'Aosta. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto 0333: Interventi linea Chivasso-Aosta

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra Aosta, Ivrea e Torino. Gli interventi consistono nella realizzazione del nuovo ponte sul Torrente Chiusella sulla tratta Strambino -Ivrea e del nuovo collegamento diretto tra le linee Chivasso - Aosta e Torino - Milano (Lunetta di Chivasso). Nell'ambito del progetto sono stati altresì sviluppati gli studi di fattibilità della variante Verres - Chatillon e di interventi di velocizzazione e dell'elettificazione Ivrea - Aosta.

La linea Chivasso-Aosta, di 98 km circa, è elettrificata da Chivasso a Ivrea per un'estesa di circa 32 km, tratta attrezzata con Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT); da Ivrea ad Aosta la linea, non elettrificata, è attrezzata con Sistema di Supporto alla Condotta (SSC): l'intera linea è gestita in telecomando, con posto centrale a Torino Lingotto. Gli interventi di potenziamento della linea Chivasso-Aosta sono inclusi nell'Accordo di Programma Quadro Interregionale per l'adeguamento e il miglioramento del trasporto ferroviario Aosta-Torino, sottoscritto nell'aprile 2008 dai Ministeri dello Sviluppo Economico e MIT, RFI, Regione Autonoma V. d'Aosta, Regione Piemonte e consistono in: - progettazione preliminare per la elettrificazione della tratta Aosta - Ivrea- opere di sistemazione definitiva del ponte sul torrente Chiusella, ubicato sul tratto Strambino-Ivrea, danneggiato a seguito degli eventi alluvionali dell'ottobre 2000;- realizzazione della "Lunetta di Chivasso" per consentire il collegamento diretto con Torino, evitando l'inversione di marcia a Chivasso. In particolare, gli interventi relativi alla realizzazione della Lunetta di Chivasso sono stati integrati in un unico progetto con le opere di viabilità alternativa per soppressione PL, per minimizzarne l'impatto. Il progetto prevede la creazione di un corridoio infrastrutturale nel quale sono affiancate la nuova viabilità (tangenziale l'abitato di Chivasso) prevista per la soppressione dei PL sulla Torino - Milano, il tracciato della Lunetta e il nuovo tracciato della linea Chivasso - Aosta che, abbandonando l'attuale sedime, si affianca a quello della Lunetta sino all'innesto in linea posto a nord dell'attuale sottoattraversamento della linea AC/AV e dell'autostrada Torino - Milano. La «lunetta» si sviluppa su una lunghezza di circa 3 km: la sede viene realizzata con predisposizione per il futuro raddoppio della linea.



LOCALIZZAZIONE

Val d'Aosta

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità	Miglioramento livelli di sicurezza
	Altri Provvedimenti*	Project review	Potenziamento tecnologico
	Cofinanziamenti UE	Invariante	Sistemi regionali e metropolitani
	UE - workplan corridoio		Potenziamento connessioni merci
	FSC Cabina di Regia		Alta Velocità di Rete (AVR)
	FSC Partì Sud		
	Accordi Internazionali		
	PIS XIII Allegato		
	PIS XI Allegato		
Intervento / Opere funzionali			
Collegamento diretto linee Chivasso-Aosta e Torino-Milano (Lunetta di Chivasso)		X	X
Ricostruzione ponte sul torrente Chiusella		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

millioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
46	7	di cui: 7	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
46							46

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
7						7

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi di realizzazione del nuovo ponte sul Torrente Chiusella sono stati ultimati. In data 26.10.2011 è stato richiesto l'avvio della procedura di verifica di conformità urbanistica dell'opera "lunetta di Chivasso" ai sensi dell'art. 81 del DPR 616/77 e s.m.i. presso il MIT – Provv. OO.PP Piemonte e Valle d'Aosta. A marzo 2012 il Provveditorato OO.PP. ha sospeso i lavori della CdS, in attesa del parere unico regionale sul progetto, ancora non emesso. È stata sviluppata la progettazione preliminare della variante tra Verres e Chatillon, consegnata a luglio 2011 alla Regione Valle d'Aosta. Il prosieguo delle attività progettuali è sospeso a seguito di determinazioni prese in ambito del citato Accordo di Programma Quadro a valle di un Atto di indirizzo presentato dalla Regione V. d'Aosta. Nel corso di un incontro tenutosi in data 8.07.2015 fra rappresentanti di RFI e della Regione valle D'Aosta è stata prospettata la realizzazione di interventi per il miglioramento della circolazione sulla linea Chivasso-Aosta (la realizzazione interventi per movimenti contemporanei a Nus e Hone Bard). Inoltre, è ipotizzato anche un intervento di soppressione di 2 PL sulla tratta Strambino-Ivrea e interventi di soppressione PL sulla tratta Chivasso-Ivrea. A febbraio 2016 Regione Valle d'Aosta ha chiesto che gli interventi prioritari riguardino esclusivamente la soppressione dei PL. Detto scenario è da condividere anche con la Regione Piemonte nella prospettiva di modifica dell'Accordo di Programma Quadro del 2008. I lavori per l'adeguamento all'altezza di massima piena del ponte sul fiume Chiusella sono stati completati. Sono ultimati i lavori relativi alle opere per la protezione del rilevato sul tratto comprendente il ponte sul torrente Chiusella. È stata sviluppata la progettazione preliminare dell'elettrificazione Ivrea-Aosta ed è pervenuto il parere del Ministero dell'Ambiente, che dispone l'esclusione del progetto dalla procedura VIA, con indicazione di prescrizioni. In data 13 giugno 2016 si è svolto un incontro con gli Assessori ai Trasporti delle Regioni Piemonte e Valle d'Aosta finalizzato all'aggiornamento dell'APQ, ad esito di tale incontro è stato chiesto ad RFI di inquadrare gli interventi ipotizzati a breve termine per il miglioramento del trasporto sulla linea, pertanto è stato deciso di costituire un Gruppo di Lavoro RFI e Regioni.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedura autorizzativa	Procedura di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Collegamento diretto linee Chivasso-Aosta e Torino-Milano (Lunetta di Chivasso)	J31C09000010001 Prog. Definitivo	11-2009	-	1-2010	1-2018	9-2025	1-2026	1-2025	3-2029	1-2026	12-2028	3-2029	In corso	-	-	
Ricostruzione ponte sul torrente Chiusella	J31C09000010001 Esercizio	-	-	-	-	3-2010	10-2011	10-2009	11-2010	4-2010	4-2014	11-2010	n.a.	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento diretto linee Chivasso-Aosta e Torino-Milano (Lunetta di Chivasso)	42	4	38	Prog. Definitivo	3	3	3	0	0	0	0	0	0
Ricostruzione ponte sul torrente Chiusella	4	4	0	Realizzazione	2	2	2	0	0	0	0	0	1
	46	7	39		6	6	6	0	0	0	0	0	1

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito delle regioni Piemonte e Val d'Aosta. Nello specifico la realizzazione della cd Lunetta di Chivasso consente il collegamento diretto tra la linea Torino-Chivasso-Milano e la linea Chivasso-Aosta, riducendo i tempi di viaggio.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto 1357: Potenziamento Fossano-Cuneo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase funzionale del programma di interventi per il miglioramento dei collegamenti tra Cuneo e Torino. Gli interventi consistono nell'adeguamento della stazione di Centallo per migliorare gli standard di sicurezza, qualità e regolarità dell'offerta per il trasporto regionale. Nell'ambito del progetto è stata altresì sviluppata la progettazione del potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Fossano-Cuneo compreso il raddoppio Centallo-Bivio Madonna dell'Olmo.

Le principali opere consistono nell'adeguamento tecnologico della stazione di Centallo, nel raddoppio di una tratta estesa per circa 2,4 km e nella realizzazione delle opere necessarie alla soppressione di n. 2 P.L., quali un sottopasso ciclopedonale e l'ampliamento di un sottovia esistente.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo									X	X								X

Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
15	15	di cui: 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2016	
15							15	

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
15						15

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Le opere propedeutiche nella stazione di Centallo sono state ultimate. E' in corso la progettazioni delle ulteriori opere a completamento degli interventi di 1^ fase

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo	J11H03000100001	Esecuzione	6-2004	-	1-2005	2-2010	9-2007	10-2018	12-2008	6-2009	6-2009	6-2021	12-2021	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo	15	15	0	Realizzazione	6	4	5	0	2	4	3	2	0
	15	15	0		6	4	5	0	2	4	3	2	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio tra il capoluogo Piemontese e la provincia di Cuneo.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto I024: Raddoppio Fossano-Cuneo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il completamento del programma di interventi per il miglioramento dei collegamenti tra Cuneo e Torino. Gli interventi consistono nel potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Fossano - Cuneo. Le principali opere riguardano il raddoppio delle tratte Fossano – Centallo e Centallo - Bivio Madonna dell'Olmo, l'adeguamento del piano del ferro e l'upgrade dell'apparato della stazione di Centallo e la soppressione di passaggi a livello.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Raddoppio tratta Fossano - Madonna dell'Olmo								X			X							X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I ultime	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
77							77

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per l'intervento è stata sviluppata, nell'ambito della prima fase del programma, la progettazione definitiva

CRONOPROGRAMMA	CUP	Stato attuativo										Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione						Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
		Prog. Definitivo*														-	-
Raddoppio tratta Fossano - Madonna dell'Olmo		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Fossano - Madonna dell'Olmo	77	0	77	Prog. Definitivo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	77	0	77		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio tra il capoluogo Piemontese e la provincia di Cuneo.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto P078: Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra la regione Piemonte, la riviera di ponente ligure e la Costa Azzurra ed interessano la sezione francese e di frontiera (Limone e Olivetta) della linea Cuneo-Ventimiglia. Le principali opere consistono nella messa in sicurezza e il rinforzo del tunnel del Colle di Tenda, l'implementazione del doppio sistema di sicurezza che consentirà ai treni francesi di raggiungere Limone Piemonte e la realizzazione di interventi funzionali alla rimozione di alcune delle cause dei rallentamenti che oggi penalizzano la fruizione della tratta.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Interventi di messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia			X					X	X			X					X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	millioni di euro																
	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4				
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026					
9	9	di cui:	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0			

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								millioni di euro	
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Ridefinizione degli interventi finanziati in contributo c/impianti in attuazione della convenzione sottoscritta con la Regione Piemonte il 07.09.2016.	
29			-20				9		

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Il perimetro degli interventi di competenza RFI è stato ridotto. La regione Piemonte, beneficiaria del finanziamento, disciplinerà i lavori in territorio francese con apposita convenzione non facente parte del Contratto di Programma RFI-MIT.
29			-29	9		9	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

I primi interventi sono in corso di realizzazione.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione	Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine					
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Interventi di messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia	J94H17000200001	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi di messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia	9	9	0	Realizzazione	3	0							9
	9	9	0		3	0							9

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto 0267: Nuovo collegamento Arcisate - Stabio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento è previsto nel Protocollo d'intesa per l'accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa e il potenziamento della viabilità di adduzione in provincia di Varese, sottoscritto il 26.03.2007 fra MIT, Regione Lombardia, Provincia di Varese, RFI e ANAS. A novembre 2007 è stata sottoscritto un Accordo Italia/Svizzera per la realizzazione dell'opera. La nuova linea Arcisate - Stabio (Svizzera) collegherà Varese con il Canton Ticino e con Como (attraverso l'interscambio di Mendrisio), permetterà di raggiungere l'aeroporto internazionale di Milano Malpensa dalle città della Svizzera centrale e meridionale e sarà connessa, grazie all'interscambio ferroviario di Gallarate, alle direttrici del Sempione (Losanna, Ginevra e Berna) e del Gottardo (Bellinzona e Lugano). La linea (8,3 km) si sviluppa in territorio italiano (circa 5 km raddoppio in sede del tratto di linea esistente da Induno Olona al bivio per Porto Ceresio (PM Bevera) e circa 3,3 km su nuova sede da PM Bevera fino al confine di Stato) e, in parte, in territorio elvetico. Permetterà il collegamento diretto fra Varese e il Sud-Est della Svizzera (Mendrisio, Lugano, Bellinzona), collegando la nuova fermata di Arcisate, sulla esistente linea Varese - Porto Ceresio, con i binari FFS della linea Mendrisio - Stabio, ultimata nel 2014. Il nuovo collegamento interessa, in territorio italiano, i centri abitati di Induno Olona (VA) e Arcisate (VA), il contesto rurale della valle del fiume Bevera, per poi terminare nella piana di Gaggiolo, in Comune di Cantello (VA): il progetto prevede la nuova fermata Gaggiolo (a Cantello), la riqualificazione delle fermate Induno Olona e Arcisate e l'interramento, fra Induno O. e Arcisate, della linea esistente.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	X	X							X	X								X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
261	261	di cui: 261	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evolutione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
261							261

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
261						261

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE il 31.01.2008. La realizzazione delle opere, avviate nel 2010, è stata condizionata da problematiche in merito alla gestione delle terre di scavo e da contenzioso con l'Appaltatore, risolto con accordo del 19.2.14. In base a tale accordo è stato sottoposto alla approvazione CIPE un progetto esecutivo di variante che individua i siti di stoccaggio definitivi dello smarino. In data 8.1.2015 RFI e l'impresa appaltatrice ATI Salini (oggi ICS) - Carena hanno firmato l'atto di risoluzione contrattuale per mutuoconsenso. L'avanzamento dell'appalto rescisso si attesta a circa il 47% del totale. Sono stati riaffidati con nuova gara i lavori per ultimare la realizzazione della nuova linea. La consegna dei lavori è intervenuta il 20.7.2015. La Delibera CIPE di approvazione del progetto per lo smaltimento delle terre da scavo è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 2 del 4 gennaio 2016. In data 19.01.2016 è stato siglato da Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comuni interessati e RFI un accordo per ulteriori interventi richiesti dai Comuni di Arcisate, Cantello e Induno Olona per ridurre i disagi subiti dagli abitanti. È in corso la realizzazione delle opere.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedura autorizzativa	Procedura di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	J31H03000530001	Esecuzione	9-2002	12-2004	3-2006	1-2008	6-2009	7-2010	10-2008	10-2016	6-2009	9-2017	-	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	261	261	0	Realizzazione	243	183	206	44	11				0
	261	261	0		243	183	206	44	11				0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto comprende una linea ad esclusivo servizio passeggeri con i seguenti obiettivi: 1- Collegamento a valenza locale (transfrontaliero) tra le città di Varese e le città di Mendrisio/Lugano e tra Como e Varese; 2- Collegamento con direttrici di traffico a valenza internazionale con opportunità di collegamento tra le città della Svizzera occidentale (Losanna, Ginevra e Berna) ed orientale (Lugano) con interscambio nella stazione di Gallarate; 3- Istituzione di relazioni viaggiatori dirette tra l'aeroporto di Malpensa e le città della Svizzera meridionale/centrale.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto 0366: Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla realizzazione di un sistema di trasporto metropolitano e al miglioramento dell'accessibilità del bacino di Bergamo. Gli interventi, articolati per fasi funzionali, consistono nel raddoppio delle tratte Ponte S.Pietro - Bergamo - Montello e completano funzionalmente un programma di potenziamento che prevede la realizzazione della nuova fermata Bergamo Ospedale ed eliminazione del passaggio a livello di via Martin Luther King .

In funzione della prevedibile evoluzione del modello di esercizio sono state individuate 3 fasi funzionali:- raddoppio parziale dell'infrastruttura dall'attuale stazione di Bergamo fino ad oltre la nuova fermata di Bergamo Ospedale (in corso di realizzazione in ambito upgrading bacini nord-ovest) funzionale al potenziamento dei servizi tra Milano Porta Garibaldi e Bergamo- raddoppio dell'ulteriore tratta tra la progressiva 3+500 km e la stazione di Ponte San Pietro e potenziamento tecnologico sulla linea tra Bergamo e Montello, funzionali all'istituzione di un nuovo servizio di tipo suburbano tra Ponte San Pietro e Montello- completamento del raddoppio con contestuale modifica del piano di stazione di Bergamo per potenziare i servizio suburbano tra Bergamo e Montello, anche nell'ipotesi del nuovo collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Bergamo.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia



INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato Accordi Internazionali FSC Patti Sud FSC Cabina di Regia UE - workplan corridoio Cofinanziamenti UE Altri Provedimenti* Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Raddoppio Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
70	70	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo	
------------------	--

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
70							70

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
70						70

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Progettazione preliminare in corso

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello	J34H16000620009	Studio di fattibilità	3-2017	12-2020	3-2017	10-2023	9-2018	3-2025	1-2020	11-2025	11-2020	6-2031	6-2031	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello	70	70	0	Realizzazione	0	0	0	1	3	9	7	47	3
	70	70	0		0	0	0	1	3	9	7	47	3

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito tra il capoluogo lombardo, la città di Bergamo ed i centri limitrofi. L'intervento è inoltre funzionale al potenziamento dei collegamenti verso l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto I182: Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedì

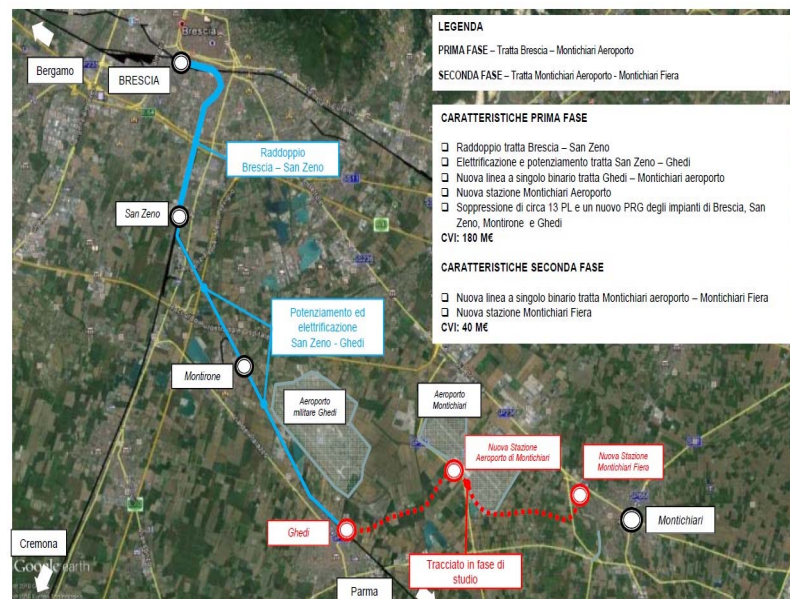
Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede il potenziamento della tratta tra Brescia - San Zeno con soppressione dei PL intermedi. L'intervento avrà beneficio anche sulle relazioni Brescia - Cremona. In una seconda fase è previsto il raddoppio fino a Ghedi, che sarà reso compatibile con un successivo collegamento con l'Aeroporto di Montichiari.

L'intervento è attualmente diviso in 2 fasi funzionali1. Raddoppio tra Brescia e San Zeno2. Raddoppio tra San Zeno e Ghedi ed il Nuovo Collegamento verso l'Aeroporto di Montichiari



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
Intervento / Opere funzionali	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patù Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Allegato al DEF 2017 Invariante Project review Progetto di fattibilità	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alla Velocità di Rete (AVR)
Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedì		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
250	10	di cui: 10	0	0	0	0	0	0	180	60	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017		
0					250		250		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate alla progettazione degli interventi
0				10		10	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Intervento in studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA	CUP	Stato attuativo		Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione	Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
		-		-		-		-					-	

Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi

Studio di fattibilità

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	250	10	240	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	2	2	4	2
	250	10	240		0	0	0	0	0	0	2	2	4	2

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito tra le città di Brescia e Cremona ed i centri limitrofi. L'intervento é inoltre funzionale al potenziamento dei collegamenti verso l'aeroporto di Brescia.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

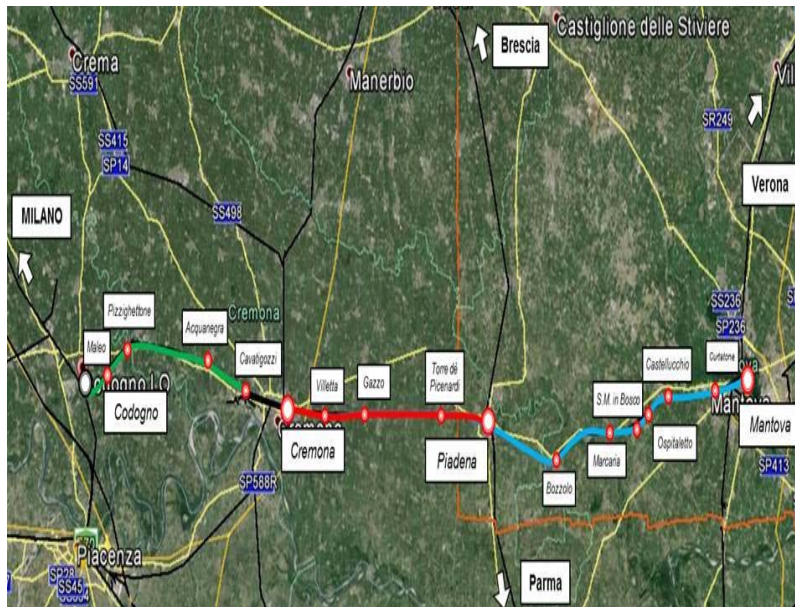
Bacini Nord ovest

Progetto I178A: Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di potenziamento dei servizi tra Milano e Mantova e contestuale riorganizzazione dei servizi di secondo livello tra Cremona e Mantova, in coerenza con gli obiettivi dell'Accordo Quadro 2016 per l'assegnazione della capacità tra RFI e Regione Lombardia, nonché per consolidare il suo ruolo di corridoio merci alternativo. Gli interventi consistono nella prima fase funzionale del raddoppio della linea Codogno-Cremona-Mantova, relativo alla tratta Piadena-Mantova.

Come intervento prioritario è prevista la soppressione dei PL pubblici e privati presenti sulla linea



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta Piadena-Mantova									X	X								X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
340	340	di cui: 340	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Modifica delle priorità nell'ambito dell'intervento complessivo di raddoppio. La prima fase di intervento interessa la tratta Piadena-Mantova (costo stimato 240 mln)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
310			30				340	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
6				334		340

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso progettazione la progettazione preliminare degli interventi

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
		-														
Tratta Piacenza-Mantova	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Piacenza-Mantova	340	340	0	Prog. Definitivo	0	0			2	4			334
	340	340	0		0	0			2	4			334

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito tra le città di Milano, Cremona e Mantova.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

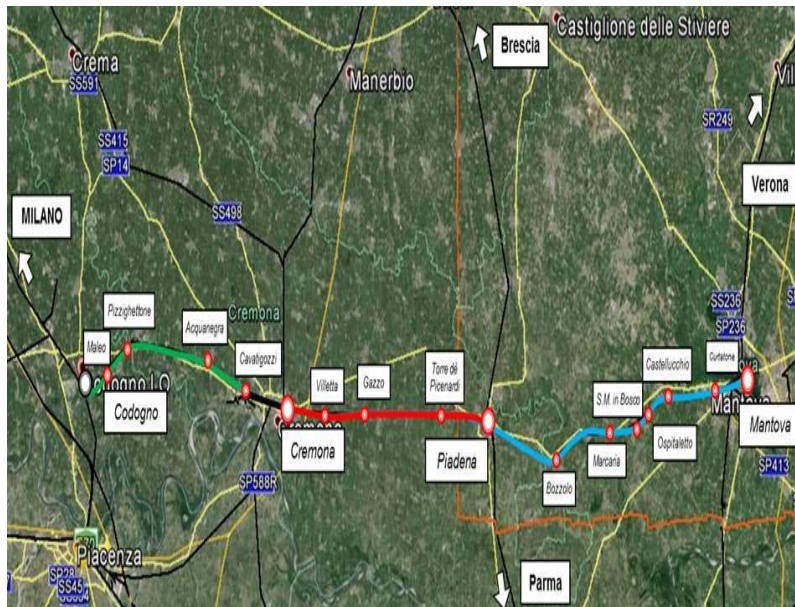
Bacini Nord ovest

Progetto I178B: Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di potenziamento dei servizi tra Milano e Mantova e contestuale riorganizzazione dei servizi di secondo livello tra Cremona e Mantova, in coerenza con gli obiettivi dell'Accordo Quadro 2016 per l'assegnazione della capacità tra RFI e Regione Lombardia, nonché per consolidare il suo ruolo di corridoio merci alternativo. Gli interventi consistono nella completamento del raddoppio della linea Codogno-Cremona-Mantova, relativo alle tratte Codogno-Cava Tigozzi (Cremona) e Cremona-Piadena .

Il progetto prevede la soppressione di tutti i PL pubblici e privati



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Co-finanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta Cremona-Piadena									X		X						X	
Tratta Codogno-Cava Tigozzi									X		X						X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
560	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	560	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Inserimento stima di costo delle ulteriori fasi realizzative a completamento del raddoppio dell'intera direttrice.
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0			560				560	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso progettazione lo studio di fattibilità degli interventi

CRONOPROGRAMMA

		Stato attuativo		Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio						
		CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.					Attiv.Nego.		Esecuzione		Funzionalità	
				Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine	Inizio	Fine		
Tratta Cremona-Piadena		Studio di fattibilità*		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Tratta Codogno-Cava Tigozzi		Studio di fattibilità*		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Cremona-Piadena	310	0	310	Studio di fattibilità	0	0							0
Tratta Codogno-Cava Tigozzi	250	0	250	Studio di fattibilità	0	0							0
	560	0	560		0	0							0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito tra le città di Milano, Cremona e Mantova.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto I095: Raddoppio Cremona-Olmeneta

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase di adeguamento dell'itinerario merci transpadano e mira anche al miglioramento dell'accessibilità del bacino di Cremona. Gli interventi nel raddoppio della tratta Cremona-Olmeneta della linea Cremona-Treviglio.

L'intervento prevede il raddoppio tra Cremona ed Olmeneta con la contestuale soppressione di tutti i PL pubblici e Privati.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patto Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Cremona-Olmeneta									X			X						X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
50	1	1	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
50							50

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate allo studio di fattibilità degli interventi
0				1		1	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso progettazione lo studio di fattibilità degli interventi

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
		Studio di fattibilità														
Raddoppio Cremona-Olmeneta		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Cremona-Olmeneta	50	1	49	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	1		0
	50	1	49		0	0	0	0	0	0	1		0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito tra le città di Cremona, Brescia e Bergamo.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Programma P198: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P121 "Ulteriori interventi per lo sviluppo delle linee regionali"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, la realizzazione del sottopasso, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione. E' prevista l'elettificazione di talune tratte a trazione diesel. Questi interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

In questa prima fase di interventi si prevede di avviare ulteriori interventi sulle linee di interesse della Regione Piemonte come l'elettificazione della linea Biella - Santhia nonché il potenziamento delle sedi di incrocio di alcune linee a semplice binario della Regione Piemonte.



LOCALIZZAZIONE

- Piemonte
- Val d'Aosta
- Lombardia
- Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project Review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest									X	X	X					X		

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	milioni di euro																
	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4				
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026					
1.295	120	di cui: 114	1	0	0	4	13	13	133	113	905	0					

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
0	12	412				870	1.295	<p>Explicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P121 ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro dei potenziamenti tecnologici da A2001A e dei miglioramento infrastrutturali da riga A1003).Explicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P121 ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)</p>

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
0	12	83		24		120	<p>Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsti in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:• Elettrificazione della linea Biella – Santhia per un importo di 11,5 milioni• Realizzazione di interventi infrastrutturali (Sottopassi e condizioni per i movimenti contemporanei nelle tratte a semplice binario) sulla linea Torino – San Giuseppe di Cairo – Savona.</p>

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità degli interventi

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		80,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		45,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		120,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		100,0	0,0		Progettazione
Interventi a Rho Vittuone e Magenta	J37I06000050001	19,0	19,0	18,9	Esercizio
Attività di accatastamento per obblighi di legge		9,2	9,2	8,7	Esecuzione
Liberazione Immobili – DTP TO - 2014	J67B14000120005	0,3	0,3	0,2	Esecuzione
Miglioramento infrastrutturale - DTP Milano - 2016	J97B16000430001	18,0	18,0	9,8	Esecuzione
Miglioramenti infrastrutturali - acquisti - Territorio Nazionale - 2012	J37I12000230001	1,6	1,6	0,8	Esecuzione
Miglioramento infrastrutturale - DTP Milano - 2016	J97B16000390001	7,3	7,3	3,0	Esecuzione
Miglioramento infrastrutturale - DTP Torino - 2016	J67B16000370001	6,5	6,5	2,1	Esecuzione
Liberazione Immobili - DTPGE - 2014	J97B14000130005	5,1	5,1	1,0	Esecuzione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest		872,6	42,6		Progettazione
Liberazione Immobili - DTPGE - 2016	J97B16000310001	2,9	2,9		Progettazione
Miglioramenti infrastrutturali - acquisti per esercizio rete - 2016		0,6	0,6		Progettazione
Miglioramenti infrastrutturali - acquisti - Territorio Nazionale		1,7	1,7	0,0	Progettazione
Liberazione Immobili - DTP TO - 2016	J67B16000270001	5,0	5,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1.295	120	1.175		58	34	44	19	2	2	1	1	50

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Miglioramento dei livelli di servizio e di sicurezza dell'infrastruttura

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Progetto I183: Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il raddoppio dell'attuale linea tra Castelfranco Veneto e Maerne per lo sviluppo del traffico regionale e metropolitano dell'Area di Venezia. Contestualmente è prevista la soppressione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati con la realizzazione di opportune opere sostitutive

L'intervento ad oggi è previsto in due fasi funzionali di attivazioni: 1. Raddoppio tra Maerne e Noale 2. Raddoppio tra Noale e Castelfranco Veneto



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
148	0	0	0	0	0	0	43	0	105	0	0	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0					148	148		

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016	ultimate					2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
		Studio di fattibilità													
Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	148	0	148	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0			0
	148	0	148		0	0	0	0	0				0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico regionale e metropolitano sulla linea e miglioramento dei livelli di servizio e di sicurezza dell'infrastruttura

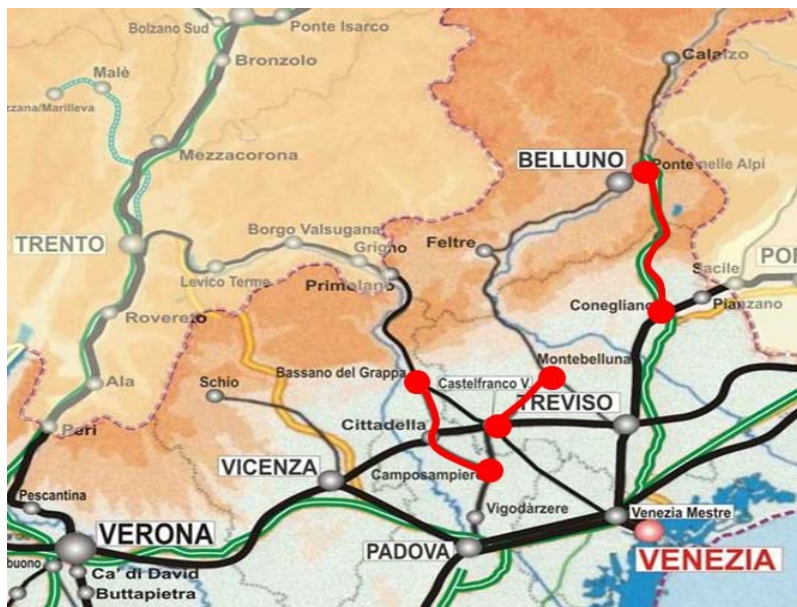
Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Progetto P125: Elettrificazione linee Veneto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei servizi regionali e all'implementazione di nuove relazioni del SFMR Veneto. Gli interventi, articolati per fasi funzionali, consistono nell'elettrificazione di tratte di linea della rete complementare ed in particolare: I fase: tratta Conegliano-Vittorio Veneto II fase: tratte Castelfranco - Montebelluna e Camposampiero-Cittadella-Bassano (prima fase funzionale del potenziamento delle relazioni tra Trento e Venezia attraverso la Valsugana).



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1ª fase: Conegliano-Vittorio Veneto									X	X							X	
2ª fase: Castelfranco-Montebelluna e Camposampiero-Cittadella-Bassano									X	X							X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
30	30	di cui: 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I	
Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I	2016	2017	2017
30						30	30	30	30

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
30						30

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

		Stato attuativo										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		CUP		Iter procedurale											Funzionalità
				Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.					
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: Conegliano-Vittorio Veneto	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	Da avviare	Da avviare
2^ fase: Castelfranco-Montebelluna e Camposampiero-Cittadella-Bassano	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: Conegliano-Vittorio Veneto	10	10	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	1	1	8	
2^ fase: Castelfranco-Montebelluna e Camposampiero-Cittadella-Bassano	20	20	0	Realizzazione	0	0	0	0	1	1	3	15	
	30	30	0		0	0	0	0	1	2	5	22	

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'elettrificazione tra Conegliano e Vittorio Veneto consente di servire la relazione Vittorio V. – Venezia senza cambio di treno a Conegliano ed evitare attestamenti a Conegliano e Sacile. Gli interventi sulle altre 2 tratte consentono di servire le relazioni con materiali adeguati alla frequentazione nelle località servite; evitare relazioni con materiali a trazione diesel sulla tratta elettrificata Castelfranco – Padova; ridurre le percorrenze sulle relazioni sfruttando appieno le velocità delle linee.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Progetto I184: Potenziamento Padova-Castelfranco

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il raddoppio dell'attuale ponte sul fiume Brenta completando di fatto l'itinerario a doppio binario tra Padova e Castelfranco per lo sviluppo del traffico regionale a servizio dell'area di Padova.

Gli interventi prevedono il raddoppio del ponte sul Brenta con modifiche della stazione di Vigodarzere. Sono previste inoltre tutte le modifiche tecnologiche del caso necessarie per il doppio binario.



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patù Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere									X		X						X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
20	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	
	di cui:	0	0	0	0	0							

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0					20		20	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
		-													
Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere	20	0	20	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	20	0	20		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Progetto P128: Elettrificazione linea Trento-Bassano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il completamento del programma di interventi di potenziamento delle relazioni tra Trento e Venezia attraverso la Valsugana. Gli interventi consistono nell'elettrificazione della linea Trento-Bassano e creando le condizioni per la realizzazione di collegamenti diretti tra Trento e Venezia

Gli interventi prevedono: • Realizzazione della linea di contatto per circa 95 km • La realizzazione di 5 SSE con un passo di circa 20 km • Ulteriori adeguamenti tecnologici (DOTE)



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Elettrificazione linea Trento-Bassano					X				X	X							X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
60	60	di cui: 1	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
60							60

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	<small>Opere ultimate</small>	<small>Riclassifiche</small>	<small>Riduzioni</small>	<small>Incrementi</small>	<small>Rimodulazioni</small>	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate al completamento progettuale e alla realizzazione degli interventi
1				59		60	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

		Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio				
		Stato attuativo					Iter procedurale											
		CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine		
Electrificazione linea Trento-Bassano	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Electrificazione linea Trento-Bassano	60	60	0	Realizzazione	0	0	0	0	1	1	3	12	43
	60	60	0		0	0	0	0	1	1	3	12	43

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

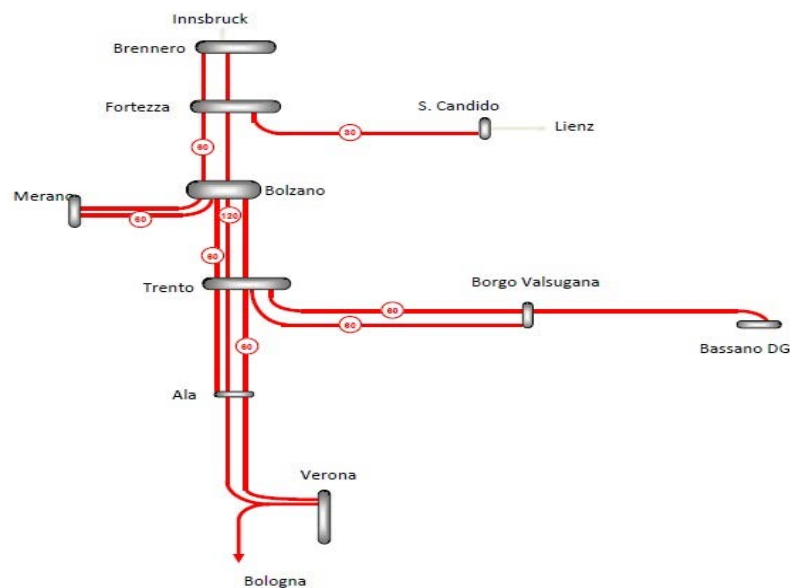
Bacini Nord est

Progetto P136: Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi finalizzati al miglioramento del servizio ferroviario in termini di regolarità, di velocità, di sicurezza e di possibilità di interscambio, per linee della regione Trentino alto Adige interessate prevalentemente dal servizio ferroviario regionale. Gli interventi prioritari riguardano prevalentemente la realizzazione di un tratto di nuova linea a tre binari per separare i traffici della linea per il Brennero da quelli della linea per Merano/Malles. La linea si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 1,2 chilometri e comprende la galleria ferroviaria del Virgolo, lunga circa 500 metri.

Gli interventi prevedono: Realizzazione di una nuova galleria a 3 binari destinata all'ingresso della linea del Brennero e della linea per Merano/Malles • Attrezzaggio tecnologico ed infrastrutturale di entrambe le linee • Modifiche al PRG di Bolzano in radice sud per consentire l'ingresso della nuova linea • Contestuale dismissione dell'attuale tracciato



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PI S XI Allegato	PI S XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patii Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano						X		X	X							X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
55	55	di cui: 55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
55							55

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Progetto P188: Raddoppio Bolzano-Merano

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il raddoppio del collegamento tra Merano e Bolzano. L'intervento prevede oltre il raddoppio dell'attuale semplice binario, la soppressione dei PL pubblici e privati e l'adeguamento delle località di servizio inclusa Merano per l'inserimento del doppio binario. Sono previsti alcuni interventi di rettificazione del tracciato per consentire l'incremento della velocità commerciale dei collegamenti. Inoltre è previsto il rinnovo delle tecnologie sulla linea incluso il sistema di distanziamento.

Il progetto attualmente prevede la prima fase di raddoppio tra Terlano e Ponte d'adige con alcune rettifiche di tracciato per consentire la riduzione dei tempi di viaggio. Le successive fasi, in corso di approfondimento, prevedono il raddoppio integrale delle tratte rimanenti. In entrambe le fasi è prevista la soppressione dei PL pubblici e privati.



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Raddoppio Bolzano-Merano								X			X						X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	millioni di euro																
	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4				
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026					
200	4	di cui: 4	0	0	0	0	0	0	0	0	196	0					

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							millioni di euro	
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
0					200		200	Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
0				4		4	Le nuove risorse sono destinate alla progettuale degli interventi

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.					Esecuzione	Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine	
		-													
Raddoppio Bolzano-Merano	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Raddoppio Bolzano-Merano	200	4	196	Studio di fattibilità	0	0								4
	200	4	196		0	0								4

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture e miglioramento dei livelli di servizio e di sicurezza dell'infrastruttura

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Progetto I172: Variante di Riga

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi sono finalizzati alla creazione di un collegamento diretto tra la ferrovia della Val Pusteria, da Sciaves/Schabs, e la ferrovia del Brennero in direzione sud. Ciò consentirà la velocizzazione deicollegamenti tra la val Pusteria e Bressanone/Bolzano, evitando la rottura di carico a Fortezza. Nell'ambito dello stesso progetto è prevista l'attivazione della nuova fermata di Varna ed un nuovo assetto della stazione di Bressanone.

Il progetto è previsto attualmente nelle seguenti fasi funzionali:• PRG della stazione di Bressanone con realizzazione di 5 binari per servizio viaggiatori• Nuova Fermata di Varna• Realizzazione della nuova bretella per consentire il collegamento diretto da Sud tra la linea del Brennero e la linea Fortezza – San Candido.Nell'ambito del progetto sono previste tutte le modifiche tecnologiche necessarie all'implementazione della nuova infrastruttura.



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento concessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
150	50	di cui: 1	0	49	0	0	100	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Inserimento stima di costo fasi realizzative, tra cui la I fase in programmazione FSC 2014-2020 (vedi scheda intervento).Esplicitazione della progettazione dell'intervento da P121 (1 mln).
0		1		149			150	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate al completamento progettuale e alla realizzazione di una prima fase funzionale, relativa al PRG di Bressanone.
0		1		49		50	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria	150	50	100	Realizzazione (fase)	0	0	0	0	0	1	1	0	48
	150	50	100		0	0	0	0	0	1	1	0	48

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitan, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Programma P199: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P121 "Ulteriori interventi per lo sviluppo delle linee regionali"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, la realizzazione del sottopasso, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione. E' prevista l'elettificazione di talune tratte a trazione diesel. Questi interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Nell'ambito della fase funzionale sono previsti: • Completamento dell'elettificazione delle linee del Bacino Bellunese • Interventi sulle linee a semplice binario nelle stazioni sedi di incrocio per realizzare sottopassi, velocizzazione itinerari deviati e movimenti contemporanei. • Interventi diffusi come previsto negli Accordi Quadro con le Regioni



LOCALIZZAZIONE

- Veneto
- Trentino Alto Adige
- Friuli Venezia Giulia
- Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est									X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate								Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse							Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
	MEF	MIT	FSC	UE										
957	146	di cui:	145	0	0	0	1	132	60	10	10	599	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
0		194				763	957	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P121 ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi) Inserimento nel perimetro dei potenziamenti tecnologici da A2001A e dei miglioramento infrastrutturali da riga A1003).

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
0		70		76		146	Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsti in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico. Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi: • Elettrificazione del Bacino Bellunese (Fase) – Tratte Vittorio Veneto – Ponte nelle Alpi e Montebelluna – Ponte nelle Alpi • potenziamento tecnologico di linee regionali dell'Emilia Romagna (linee Rovigo-Chioggia, Lavezzola-Lugo di Romagna-Granarolo faentino)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso progettazione lo studio di fattibilità degli interventi

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Completamento SCC Area Veneta: tratte Mestre-Portogruaro e Padova-Terme Euganee	J2711000020001	21,9	21,9	21,2	Esercizio
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		50,0	0,0		Progettazione
CTC Linee Romagna		20,0	20,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		21,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		20,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		31,0	0,0		Progettazione
Liberazione immobili – DTP BO - 2016	J87B16000430001	0,9	0,9	0,9	Esercizio
Linea Rimini - Ravenna: efficientamento itinerario: interventi funzionali al trasporto rapido costiero	J81J03000010001	13,0	13,0	11,5	Esecuzione
Liberazione Immobili – DTP TS - 2014	J37B14000210005	5,1	5,1	3,4	Esecuzione
Liberazione Immobili - DTP VE - 2014	J17B14000110005	4,1	4,1	0,8	Esecuzione
Liberazione Immobili – DTP VR - 2014	J97B14000150005	2,7	2,7	0,2	Esecuzione
Liberazione Immobili - DTP TS - 2016	J37B16000310001	3,1	3,1	0,1	Esecuzione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est		758,6	69,6		Progettazione
Linea Rimini - Ravenna: efficientamento itinerario: opere sostitutive	J81J03000010001	3,0	3,0	0,0	Progettazione
Liberazione Immobili - DTP VE - 2016	J17B16000160001	2,3	2,3	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	957	146	811		43	34	38	6	5	8	5	5	78

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto 1346: Potenziamento linea Pistoia-Lucca

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il raddoppio, per fasi funzionali, della linea regionale Firenze-Lucca nelle tratte Pistoia-Montecatini Terme-Lucca, nonchè la realizzazione di opere sostitutive per l'eliminazione dei passaggi a livello. La prima fase funzionale consiste nel raddoppio a partire dalla stazione di Pistoia (lato Lucca) fino alla stazione di Montecatini Terme, con realizzazione di una nuova galleria a doppio binario "Variante di Serravalle", trasformazione in fermata di Serravalle e adeguamento del piano del ferro della stazione di Montecatini Terme. Il completamento consiste nel raddoppio in totale affiancamento a partire dalla stazione di Montecatini Terme fino alla stazione di Lucca, trasformazione in fermate delle stazioni di Borgo a Buggiano, Montecarlo e Tassignano.

La prima tratta funzionale si estende dalla stazione di Pistoia alla stazione di Montecatini Terme per uno sviluppo complessivo di circa 13 chilometri. L'intervento consiste nel raddoppio, per la quasi totalità in affiancamento, a partire dalla stazione di Pistoia (lato Lucca) fino alla stazione di Montecatini Terme. Solo 2,5 km saranno in variante con la realizzazione di una nuova galleria a doppio binario, cosiddetta "Variante di Serravalle" (1.650 metri). L'attuale stazione di Serravalle, compresa nella tratta in questione, sarà trasformata in fermata. Nella stazione di Montecatini è prevista una serie di modifiche ai binari al fine di attestare il raddoppio sul secondo binario di stazione ed i treni del servizio metropolitano su un binario tronco, inoltre, sarà prolungato il sottopassaggio viaggiatori. Negli interventi è compresa la realizzazione di opere sostitutive per l'eliminazione dei n. 11 passaggi a livello presenti nella tratta (n. 7 a Pistoia, n. 2 a Serravalle Pistoiese e n. 2 a Pieve a Nievole), sostituiti con viabilità alternative e sottovia. La seconda tratta funzionale si estende dalla stazione di Montecatini Terme alla stazione di Lucca per uno sviluppo complessivo di circa 30 chilometri. L'intervento consiste nel raddoppio in totale affiancamento a partire dalla stazione di Montecatini Terme fino alla stazione di Lucca. Le attuali stazioni di Borgo a Buggiano, Montecarlo e Tassignano, presenti nella tratta in questione, saranno trasformate in fermate. Negli interventi è compresa la realizzazione di opere sostitutive per l'eliminazione dei n. 17 passaggi a livello presenti nella tratta (n.3 a Montecatini, n.4 ad Altopascio, n. 9 a Capannori e n. 1 a Lucca).



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità	Miglioramento livelli di sicurezza
	Altri Provvedimenti*	Project review	Potenziamento tecnologico
	Cofinanziamenti UE	Invariante	Sistemi regionali e metropolitani
	UE - workplan corridoio		Potenziamento connessioni merci
	FSC Cabina di Regia		Alta Velocità di Rete (AVR)
	FSC Patti Sud		Completamento valichi alpini
	Accordi Internazionali		
	PIS XIII Allegato		
	PIS XI Allegato		
Intervento / Opere funzionali			
Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini		X	X
Raddoppio tratta Montecatini-Lucca		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
450	450	di cui:	0	215	0	0	235	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
450							450

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
450						450

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sub tratta Pistoia - Montecatini In data 20.04.2015 è avvenuta la sottoscrizione della Convenzione Attuativa per gli interventi previsti in 1^a fase. Ad inizio aprile 2016 sono state consegnate le arre di 1^a fase (galleria) per la predisposizione dei cantieri. E' in corso la rivisitazione del progetto esecutivo, in conformità delle prescrizioni emesse dall'Organismo di ispezione RFI. In corso i lavori di adeguamento del PRG di Montecatini, prolungamento del Sottopasso di stazione e rialzamento dei marciapiedi. Sub Tratta Montecatini –Lucca In data 29.03.2016 è stato consegnato l'appalto di Progettazione Definitiva della tratta Montecatini-Lucca.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini	J91H03000190001 Esecuzione	1-2003	-	1-2010	-	8-2015	8-2016	3-2015	5-2020	10-2004	12-2020	5-2020	n.a.	Concluse	In corso
Raddoppio tratta Montecatini-Lucca	J91H03000190001 Prog. Definitivo	-	-	3-2016	-	2-2018	10-2018	10-2015	5-2020	11-2018	3-2021	5-2020	Da avviare	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini	208	208	0	Realizzazione	18	16	22	42	44	62	9	2	26
Raddoppio tratta Montecatini-Lucca	242	242	0	Realizzazione	0	0	0	0	6	2	67	65	102
	450	450	0		18	16	22	42	50	64	77	67	129

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il raddoppio dell'intera linea Pistoia – Lucca permetterà di migliorare gli standard di regolarità e puntualità e di ridurre i tempi di viaggio fra Firenze e Lucca. Inoltre, le stazioni/fermate saranno dotate di sottopassi viaggiatori e di marciapiedi lunghi 250 metri e alti 55 centimetri (standard europeo), per una migliore accessibilità ai treni. L'eliminazione di tutti i passaggi a livello avrà infine un forte impatto anche nel miglioramento della viabilità cittadina.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

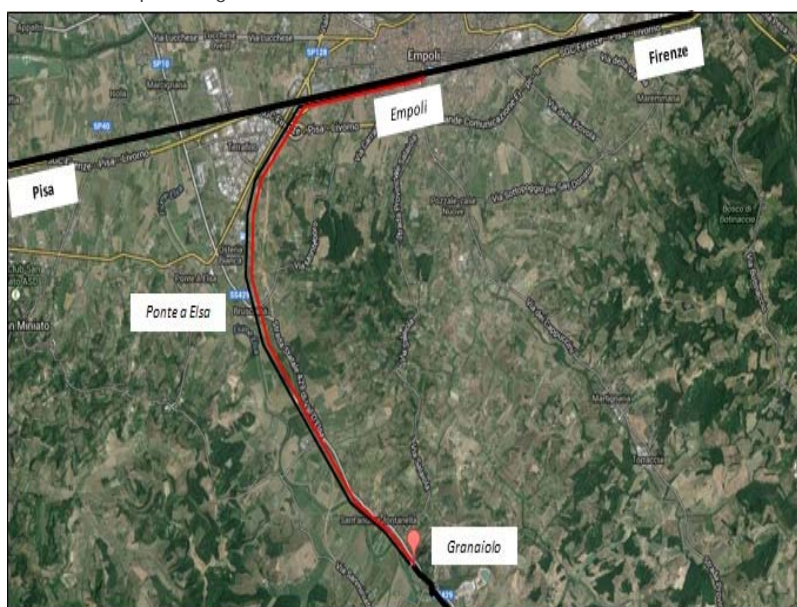
Bacini Centro

Progetto P101: Potenziamento linea Empoli-Siena

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singoli che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione dei servizi regionali nell'ambito del territorio della regione Toscana, migliorando i collegamenti tra il capoluogo di regione ed il territorio della Val d'Elsa fino a Siena.

Gli interventi consistono nel raddoppio tra Empoli e Granaiole in affiancamento alla linea esistente con la leggera correzione di alcune curve per consentire di uniformare la velocità di tracciato a 140 km/h, l'adeguamento della stazione di Empoli, la sistemazione idraulica del tratto di attraversamento del fiume Elsa, l'eliminazione di tutti i passaggi a livello ricadenti nella tratta. Nell'ambito del progetto è prevista la progettazione della fase di elettrificazione, che consentirà di eliminare la rottura di carico a Empoli e sfruttare appieno le caratteristiche del materiale rotabile adibito al trasporto regionale.



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Empoli-Granaiole e PRG Empoli									X		X					X		
Elettrificazione linea Empoli-Siena					X				X		X					X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
177	177	di cui: 92	0	85	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Inserimento nel perimetro degli interventi di elettrificazione della linea da P145
92		85					177	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse FSC 2014-2020 consentiranno la realizzazione degli interventi di 2 ^a fase, relativi all'elettrificazione della linea.
92				85		177	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' sin corso la progettazione preliminare degli interventi

CRONOPROGRAMMA	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.					Attiv.Negoz.	Esecuzione	Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
Raddoppio Empoli-Granaiole e PRG Empoli	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	Da avviare	Da avviare
Elettrificazione linea Empoli-Siena	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021
Raddoppio Empoli-Granaiole e PRG Empoli	92	92	0	Realizzazione	0	0	0	1	5	8	20	59
Elettrificazione linea Empoli-Siena	85	85	0	Realizzazione	0	0	0	2	0	7	17	59
	177	177	0		0	0	0	3	5	15	37	118

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Toscana. Nello specifico il potenziamento della linea Empoli-Siena consentirà anzitutto di raddoppiare la frequenza dei metropolitani della Valdelsa fino a Poggibonsi, passando da un treno ogni ora a uno ogni mezz'ora grazie al raddoppio della tratta Empoli-Granaiole. Grazie all'infrastruttura della elettrificazione sarà possibile migliorare la puntualità dei treni veloci Firenze-Siena e rendere più rapidi tutti i collegamenti, grazie alla sinergia tra la capacità e la velocità della linea. I treni elettrici sostituiranno gradualmente le vecchie locomotive diesel negli orari a forte domanda, garantendo così una maggiore velocità e un servizio migliore. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un incremento della frequenza dei servizi sulla tratta interessata dai lavori di raddoppio e fino a Poggibonsi. Tale risultato è tuttavia strettamente correlato al tipo di materiale rotabile e alla tipologia di servizio adottato e quindi, nelle more della definizione di un modello di esercizio concordato con la Regione, la misura del risultato sarà valutata in base di incremento della capacità teorica della tratta. L'elettrificazione dell'intera relazione Empoli-Siena consentirà un miglioramento della qualità dei servizi alla clientela e un potenziamento dei servizi regionali. La valutazione della qualità dei servizi sarà operata attraverso un indice di customer satisfaction che misurerà il gradimento dei nuovi servizi regionali da parte della clientela, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento. Il potenziamento dei servizi sarà valutato, a valle della definizione del nuovo modello di esercizio di intesa con la regione Toscana, in base all'incremento dei volumi di produzione sulla tratta in treni di treni.km/annui.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto I175: Raddoppio PM 228-Albacina

Nuovo inserimento

Interventi esplicitati da progetto 0298 "Raddoppio PM 228-Castelplanio"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Nell'ambito del potenziamento dell'itinerario Orte – Falconara è previsto il raddoppio dell'attuale tratta a semplice binario tra Posto di Movimento 228 ed Albacina dove vi è la sovrapposizione dei servizi regionali tra Fabriano e Civitanova Marche ed i servizi regionali e della lunga percorrenza della linea Orte Falconara.

Nell'ambito del progetto si prevedono: Raddoppio dell'attuale binario per 4 km• Adeguamento tecnologico ed infrastrutturale delle stazioni di Fabriano ed Albacina per inserimento del doppio binario• Adeguamento del sistema di distanziamento• Eliminazione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati di linea e stazione



LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica		Status DPP		Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Invariante	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio PM 228-Albacina			X	X				X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
80	2	2	0	0	0	0	0	0	0	78	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Inserimento stima di costo fase realizzativa (vedi scheda intervento)Esplicitazione della progettazione da 0298
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0	2		78				80	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		2				2

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione	Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine	
		Studio di fattibilità													
Raddoppio PM 228-Albacina															

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Raddoppio PM 228-Albacina	80	2	78	Prog. Definitivo	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
	80	2	78		0	0	0	0	0	0	1	1	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture e miglioramento dei livelli di servizio e di sicurezza dell'infrastruttura

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto P147: Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento consentirà di riorganizzare i servizi regionali tra l'entroterra marchigiano e la costa Adriatica. Gli interventi consistono nell'elettrificazione della linea Civitanova-Macerata-Albacina con le opportune modifiche infrastrutturali e tecnologiche.

Il progetto prevede ad oggi lo sviluppo in due fasi funzionali distinte • Elettrificazione Civitanova – Macerata • Elettrificazione Macerata – Albacina. Contestualmente sono previsti tutti gli adeguamenti infrastrutturali e tecnologici dell'infrastruttura correlati al progetto di elettrificazione.



LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patto Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1ª fase: tratta Civitanova-Macerata						X			X	X						X		
Completamento: tratta Macerata-Albacina e ammodernamento linea								X			X					X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
110	40	di cui: 1	0	39	0	0	0	70	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	Estensione del perimetro con ulteriore fase realizzativa (elettrificazione tratta Macerata-Albacina)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2016		
40	1		69				110		

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate al completamento progettuale e alla realizzazione della prima fase funzionale
0		1		39		40	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: tratta Civitanova-Macerata	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Completamento: tratta Macerata-Albacina e ammodernamento linea	Studio di fattibilità*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

CUP	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: tratta Civitanova-Macerata	40	40	0	Realizzazione	0	0		0	1	10	12	9	9
Completamento: tratta Macerata-Albacina e ammodernamento linea	70	0	70	Prog. Preliminare	0	0							0
	110	40	70		0	0		0	1	10	12	9	9

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto 0810: Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra il capoluogo umbro e la trasversale Orte-Falconara, potenziando i collegamenti da Perugia verso Roma e Ancona. Gli interventi consistono nell'adeguamento del piano del ferro e nella realizzazione della nuova sottostazione elettrica di Perugia Ponte S. Giovanni, il rinnovo del binario ed il consolidamento della sede in alcune tratte della linea tra Foligno e Assisi.



LOCALIZZAZIONE

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata								X		X							X	
Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie																		
PRG Perugia S. Giovanni								X		X							X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
36	36	di cui: 18	13	0	0	5	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche costo	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
36							36

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
36						36

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono stati completati la nuova Fermata "Perugia-Capitini", la SSE di Perugia Ponte San Giovanni, il rinnovo dell'armamento delle tratte Passignano-Tuoro, Tuoro-Terontola e Assisi-Bastia, e gli interventi di velocizzazione nella stazione di Perugia Fontivegge. In realizzazione le opere per il nuovo PRG di Perugia Ponte S. Giovanni.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità		
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie	J11H9900000001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2004	5-2003	2-2001	4-2008	5-2003	-	-	-
PRG Perugia S. Giovanni	J11H9900000001	Esecuzione	-	-	-	-	9-2013	-	10-2011	10-2018	5-2014	10-2018	10-2018	-	-	-		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
PRG Perugia S. Giovanni	13	13	0	Realizzazione	5	5	5	2	4	1	0	0	0
Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie	23	23	0	Realizzazione	23	22	23	0	0	0	0	0	0
	36	36	0		28	27	28	2	4	1	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale, sia viaggiatori che merci.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

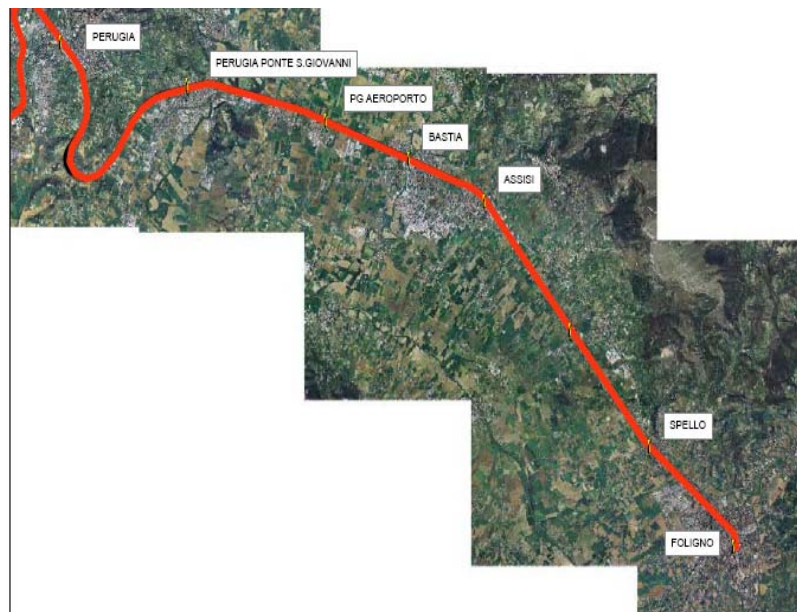
Bacini Centro

Progetto 0334: Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase funzionale di un più ampio programma di velocizzazione e upgrade della linea Foligno-Terontola e mira al miglioramento dei collegamenti tra il capoluogo umbro e le regioni del versante tirrenico. La linea Foligno - Perugia - Terontola costituisce infatti il raccordo tra la trasversale Orte-Foligno-Falconara e la linea storica Roma-Terontola-Firenza.

Gli interventi consistono nella realizzazione nuova fermata di Perugia Aeroporto, Assisi, Ellera, Spello, Bastia e Magione con velocizzazione itinerari di ingresso nelle stazioni, adeguamento marciapiedi e realizzazione dei nuovi sottopassi; razionalizzazione/chiusura impianti di Ospedaliccchio e Cannara; soppressione dei passaggi a livello.



LOCALIZZAZIONE

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		

Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
58	58	di cui: 26	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
58							58

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
26				32		58

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono nel consolidamento della sede fra Foligno e Assisi, la realizzazione della nuova stazione di Perugia Aeroporto, la chiusura degli impianti di Ospedalichio e Cannara, la velocizzazione e sottopassaggi degli impianti di Spello e Assisi, il rinnovo dell'impianto di BCA, l'upgrade dei sistemi di protezione della marcia del treno e la soppressione di alcuni passaggi a livello.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi sulla Stazione di Perugia Ponte S. Giovanni sono attualmente in corso di realizzazione con altro progetto di investimento (Velocizzazione Foligno-Terontola)E' stata sviluppata e inoltrata alla Regione Umbria la progettazione preliminare degli altri interventi di 1^ fase.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno	J47109000040009	Prog. Preliminare	10-2011	12-2013	1-2018	2-2019	9-2019	1-2020	3-2019	8-2019	9-2019	7-2023	4-2023	Da avviare	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno	58	58	0	Realizzazione	1	1	1	0	0	1	13	15	28
	58	58	0		1	1	1	0	0	1	13	15	28

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Umbria. Nello specifico gli interventi sono finalizzati a velocizzare i collegamenti di accesso alla rete AV/AC sia verso Firenze che verso Roma, al miglioramento dei collegamenti interni alla Regione ed a sviluppare l'integrazione della rete ferroviaria RFI con la rete Ferrovia Centrale Umbra e con gli altri sistemi di mobilità. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento delle regolarità dell'esercizio e un incremento dei livelli di affidabilità ed un miglioramento della qualità dei servizi offerti alla clientela. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità e di customer satisfaction sulle linee interessate dall'intervento.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto 0290: Nuova linea Passo Corese-Rieti

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea per il collegamento diretto tra le città di Roma e Rieti. Gli interventi consistono nella realizzazione del nuovo collegamento a semplice binario elettrificato, della lunghezza di circa 49 km dalla stazione di Fara Sabina, sulla linea Roma - Chiusi, alla stazione di Rieti della linea Terni - Sulmona, passando per Osteria Nuova, dove è prevista una nuova stazione. Nell'ambito del progetto è previsto l'adeguamento del piano del ferro della stazione di Fara Sabina.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
1 ^ stralcio: tratta Passo Corese-Osteria Nuova	X								X		X						X	
Completamento: tratta Osteria Nuova - Rieti	X								X		X						X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse							2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
	MEF	MIT	FSC	UE	Altro								
792	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	788	
	di cui:												
	4	0	0	0	0	0							

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
792							792

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
4						4

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

A dicembre 2003, nell'ambito delle procedure previste dalla legge 443/2001, il CIPE ha approvato il progetto preliminare. Nel marzo 2006, a seguito della chiusura del Conferenza di Servizi, il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo del tratto Passo Corese - Osteria Nuova.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1 ^ stralcio: tratta Passo Corese-Osteria Nuova	J31H96000000031	Prog. Definitivo	-	-	3-2005	3-2006	10-2020	5-2021	12-2019	5-2025	5-2021	3-2025	5-2025	In corso	Da avviare	Da avviare
Completamento: tratta Osteria Nuova - Rieti	J31H96000000031	Prog. Preliminare*	-	-	7-2019	8-2020	10-2021	10-2022	8-2020	5-2028	10-2022	12-2027	5-2028	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1 ^ stralcio: tratta Passo Corese-Osteria Nuova	354	4	350	Prog. Definitivo	4	4	4	0	0	0			0
Completamento: tratta Osteria Nuova - Rieti	438	0	438	Prog. Preliminare	0	0							0
	792	4	788		4	4	4	0	0	0			0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'accessibilità al servizio ferroviario nel bacino reatino

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto P210A: Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie

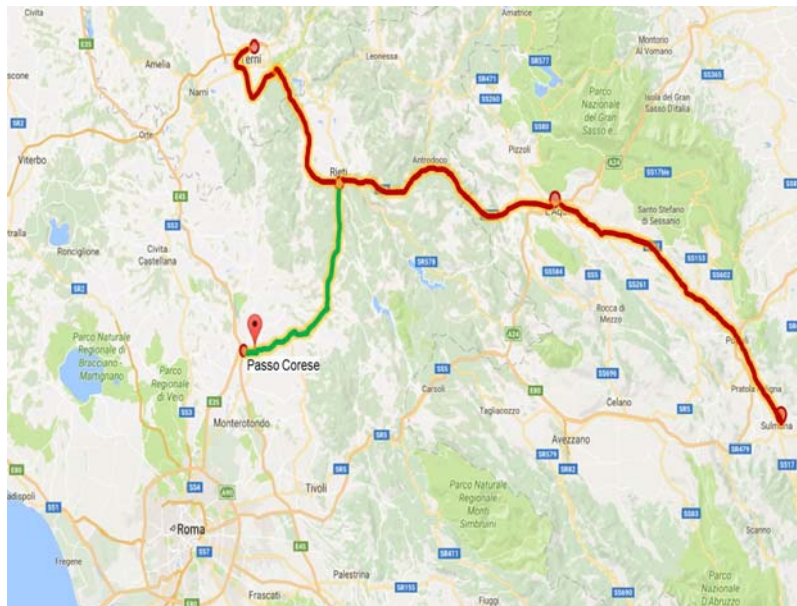
Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Nell'ambito del programma del potenziamento del collegamento tra Terni – Rieta – L'Aquila saranno avviati una serie di interventi tra cui: Elettrificazione e Velocizzazione della linea tra Terni , L'Aquila con estensione del progetto di elettrificazione fino alla stazione di Sulmona. Realizzazione di una nuova linea tra Passo Corese e Rieta divisa anche in fasi funzionali. Questo programma ha lo scopo di ridurre i tempi di percorrenza tra Roma, Rieta e l'Aquila e migliorare anche i collegamenti interni della regioni Abruzzo, Lazio ed Umbria.

Le opere prioritarie per il potenziamento del Collegamento Terni – Rieta – L'Aquila sono: Elettrificazione tra Terni – Rieta – L'Aquila e Sulmona. Velocizzazione tramite interventi alle sedi di incrocio, piccole varianti di tracciato ed ulteriori interventi con iter autorizzativo semplice



LOCALIZZAZIONE

Abruzzo
Lazio
Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici						
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Elettrificazione Terni-Rieta-L'Aquila-Sulmona								X	X							X	
Velocizzazione 1ª fase								X		X						X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
442	17	di cui: 17	0	0	0	0	75	0	0	350	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Nuova esigenza di investimento funzionale al miglioramento dell'accessibilità ai territori dell'Italia centrale colpiti dagli eventi sismici del 2016
0					442		442	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate allo studio dell'intero programma di interventi e al completamento progettuale delle opere prioritarie
0				17		17	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio					
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità		
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine				Inizio	Fine			
Eletrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Velocizzazione 1^ fase	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione 1^ fase	365	15	350	Prog. Definitivo	0	0			4	10			0
Eletrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona	77	2	75	Prog. Definitivo	0	0			1	1			0
	442	17	425		0	0			5	12			0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto P210B: Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento

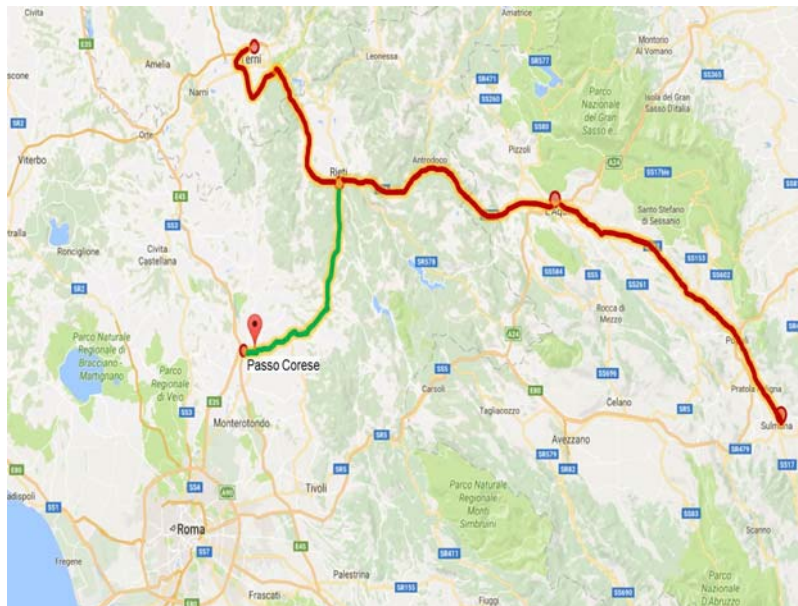
Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Nell'ambito del programma del potenziamento del collegamento tra Terni – Rieta – L'Aquila saranno avviati una serie di interventi tra cui: Elettrificazione e Velocizzazione della linea tra Terni , L'Aquila con estensione del progetto di elettrificazione fino alla stazione di Sulmona. Realizzazione di una nuova linea tra Passo Corese e Rieta divisa anche in fasi funzionali. Questo programma ha lo scopo di ridurre i tempi di percorrenza tra Roma, Rieta e l'Aquila e migliorare anche i collegamenti interni della regioni Abruzzo, Lazio ed Umbria.

Le opere a completamento del Collegamento Terni – Rieta – L'Aquila. Realizzazione del nuovo collegamento tra Passo Corese e Rieta A valle della chiusura delle attività progettuali saranno definite le fasi funzionali del collegamento.



LOCALIZZAZIONE

Abruzzo
Lazio
Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione 2ª fase									X		X						X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse							2018 2019 2020 2021				2022-2026	>2026
	MEF	MIT	FSC	UE	Altro								
559	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	559	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Nuova esigenza di investimento funzionale al miglioramento dell'accessibilità ai territori dell'Italia centrale colpiti dagli eventi sismici del 2016
0					559		559	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Velocizzazione 2 ^a fase	Studio di fattibilità*														

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione 2 ^a fase	559	0	559	Studio di fattibilità	0	0							0
	559	0	559		0	0							0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Programma P200: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P121 "Ulteriori interventi per lo sviluppo delle linee regionali"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, la realizzazione del sottopasso, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione. E' prevista l'elettificazione di talune tratte a trazione diesel. Questi interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Gli interventi previsti nell'ambito del programma Upgrading Infrastrutturale centro prevedono: Interventi diffusi sui principali itinerari interessati dal traffico di tipo regionale prevedendo interventi comeo Realizzazione Sottopassi, Adeguamento Marciapiedio Interventi di velocizzazione Itinerari Deviatio Condizioni Impiantistiche per i movimenti contemporanei d'ingresso sul semplice binario• Elettificazione di tratte a trazione diesel per quali non vi è specifico progetto di investimento o riferimento sul CdP• Adeguamento dei Sistemi Tecnologici IAP ed Informazione al Pubblico• Rinnovo/adequamento/potenziamento dei sistemi di distanziamento sulle linee



LOCALIZZAZIONE

Toscana
 Marche
 Umbria
 Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato ai DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro									X	X	X					X		

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	milioni di euro																	
	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4					
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026						
1.028	159	di cui:	155	0	0	0	4	11	11	11	11	827	0					

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
0	1	159				869	1.028

Explicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P121 ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi) Inserimento nel perimetro dei miglioramenti infrastrutturali da riga A1003 e P055_B.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0	1	79		80		159

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsti in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico. Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi: • Interventi di potenziamento tra Bracciano e Viterbo - Fase (velocizzazioni, sottopassi e condizioni per i movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio) • Ulteriori interventi di potenziamento sulle linee dei Castelli Romani non ricomprese in progetto di investimento già avviato (vedi intervento 1417) • Interventi di adeguamento impianti (prolungamento/realizzazione Sottopassi, realizzazione/adeguamento marciapiedi) sulle linee interne della Regione Marche ed Umbria non ricomprese in progetti di investimento già avviati (vedi intervento 0334)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso progettazione lo studio di fattibilità degli interventi

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Interventi su SCC e laP - Ancona	J11J04000070221	2,4	2,4	2,4	Esercizio
Liberazione Immobili - DTP AN - 2014	J87B14000230001	0,2	0,2	0,1	Esecuzione
Miglioramento infrastrutturale - DTP Firenze - 2016	J87B16000470001	17,0	17,0	6,7	Esecuzione
Liberazione Immobili - DTP AN - 2016	J87B16000420001	0,3	0,3	0,1	Esecuzione
Miglioramento infrastrutturale - DTP Ancona - 2015	J97B15000290002	2,4	2,4	0,4	Esecuzione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro		964,6	95,6		Progettazione
Liberazione immobili - DTP RM - 2016	J57B16000360001	3,8	3,8	0,0	Esecuzione
Upgrading rete viaggiatori DTP Ancona - 2014	J47B14000020005	1,8	1,8	0,0	Esecuzione
Upgrade infrastrutturale e tecnologico linee regione Marche (velocizzazione impianti Ascoli Piceno e Macerata)		6,0	6,0	0,0	Progettazione
Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Umbria		30,0	30,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario			OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis. Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	1.028	159	869	15	5	10	16	5	6	5	22	96

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto P087: Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira a creare le condizioni per migliorare gli attuali servizi ferroviari all'interno della Regione Abruzzo e per loro successivi sviluppi. Gli interventi consistono in:- Interventi di PRG della stazione di Pescara Porta Nuova inclusa la realizzazione di nuovi binari, l'attivazione del modulo a 750 m e l' adeguamento dei marciapiedi a standard metropolitano.- la realizzazione della nuova bretella di Sulmona per consentire il collegamento diretto tra Pescara e L'Aquila- il nuovo collegamento del Porto di Vasto alla rete ferroviaria Nazionale- Ulteriori interventi diffusi sulle linee con traffico di interesse della Regione Abruzzo.

Gli interventi sono divisibili nelle seguenti fasi funzionali: Interventi di PRG della stazione di Pescara Porta Nuova con la realizzazione di 4 nuovi binari (terzo e quarto binario a modulo 750 metri), velocizzazione degli itinerari e adeguamento marciapiedi a standard metropolitano. Ripristino bretella in ambito stazione di Sulmona per il collegamento diretto tra Pescara e L'Aquila elettrificata in continuità con gli interventi. Ripristino del collegamento tra la Stazione Porto di Vasto e l'attuale Porto Sono previsti adeguamenti dell'attuale stazione di Vasto con ripristino dei binari di arrivo/partenza e la realizzazione di una nuova infrastruttura a servizio del porto (semplice binario e trazione diesel). Ulteriori interventi sulle linee d'interesse della Regione Abruzzo come potenziamento delle sedi di incrocio sulle linee a semplice binario, PRG ed adeguamento tecnologico degli impianti.



LOCALIZZAZIONE

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Bretella Sulmona, PRG Pescara Porta Nuova, collegamento al porto di Vasto e altri interventi minori									X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
51	51	di cui: 51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Ampliamento del perimetro con ulteriori opere previste nel masterplan regione Abruzzo
31				20			51	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione del collegamento del porto di Vasto alla rete nazionale
31				20		51	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi di sistemazione del PRG di Pescara Porta Nuova sono in fase di realizzazione. La bretella Sulmona è in fase di studio di fattibilità.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
		Bretella Sulmona, PRG Pescara Porta Nuova, collegamento al porto di Vasto e altri interventi minori													
	Studio di fattibilità														

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Bretella Sulmona, PRG Pescara Porta Nuova, collegamento al porto di Vasto e altri interventi minori	51	51	0	Realizzazione	0	0	0	0	6	10	15	0	20
	51	51	0		0	0	0	0	6	10	15	0	20

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitan, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture,

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto P141: Elektrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra la regione Molise e la dorsale verticale, istituendo nuovi servizi e velocizzando i servizi regionali e inter-regionali verso Roma e Napoli.

Gli interventi consistono nell'elettrificazione della tratta Roccaravindola-Isernia, di circa 20 km e costituiscono un ulteriore lotto funzionale dell'elettrificazione della linea Venafro-Campobasso, con lavori già programmati sulla tratta a Campobasso-Bojano-Isernia.



LOCALIZZAZIONE

Molise

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Upgrade Roccaravindola-Isernia				X					X		X						X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
30	30	di cui: 15	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
30							30

Evoluzione coperture finanziarie

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 1888: Metropolitana Leggera Matrice-Bojano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra il capoluogo umbro e la trasversale Orte-Falconara, potenziando i collegamenti da Perugia verso Roma e Ancona. Gli interventi consistono nell'adeguamento del piano del ferro e nella realizzazione della nuova sottostazione elettrica di Perugia Ponte S. Giovanni, il rinnovo del binario ed il consolidamento della sede in alcune tratte della linea tra Foligno e Assisi.



LOCALIZZAZIONE

Molise

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica						Status DPP			Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano									X	X								X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
23	23	di cui: 0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	
23			0				23

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	L'adeguamento del finanziamento stanziato dalla regione Molise non comporta modifiche significative del perimetro di intervento
23			0			23	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso la progettazione ed i primi affidamenti.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo										Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
	Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità								
	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine							
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	J14H15000600002	Prog. Preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	23	23	0	Realizzazione	14	0	0	13	9	0	1	0	0
	23	23	0		14	0	0	13	9	0	1	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Molise e migliorare i collegamenti verso le città di Roma e Napoli.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 0312: Venafro - Termoli

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti lungo la trasversale appenninica tra la regione Molise, la Capitale e la direttrice Adriatica. Gli interventi, articolati per fasi funzionali, consistono nel risanamento infrastrutturale e nel potenziamento tecnologico della linea Venafro - Isernia - Campobasso- Termoli per la velocizzazione del trasporto regionale. Il primo lotto funzionale riguarda la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie ad attivare il sistema di trasporto ferroviario urbano ed extraurbano sulla tratta Matrice – Campobasso – Bojano con adeguamento del piano del ferro, velocizzazione e upgrade tecnologico degli impianti di Matrice, Baranello, Vinchiatturo, Guardiaregia e Bojano, realizzazione due nuove fermate San Michele e Duca d'Aosta, adeguamento fermata S. Polo Matese, adeguamento marciapiedi, realizzazione pensiline e sottopassi.



LOCALIZZAZIONE

Molise

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato Accordi Internazionali FSC Patii Sud FSC Cabina di Regia UE - workplan corridoio Cofinanziamenti UE Altri Provvedimenti* Allegato al DEF 2017	Invariante Project review Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR) Completamento valichi alpini Potenziamento connessioni merci Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento tecnologico Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali			
Istituzione rango C e ammodernamento linea		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
50	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	49	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
50							50

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
1						1

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sviluppato lo studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Istituzione rango C e ammodernamento linea	J34F05000010001	Studio di fattibilità	7-2027	1-2028	3-2028	6-2029	4-2030	9-2030	7-2027	3-2028	4-2030	12-2031	9-2031	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Istituzione rango C e ammodernamento linea	50	1	49	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	50	1	49		0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il potenziamento programmato consentirà il transito a 60 km/h sul ramo deviato, al fine di agevolare gli incroci nelle stazioni e conseguire una riduzione dei tempi medi di percorrenza su tutta la relazione.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto I173: Elettificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si articola in più lotti, temporalmente e funzionalmente indipendenti, che concorrono al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente, con l'obiettivo di conseguire un miglioramento delle prestazioni in termini di potenzialità della linea e di velocità commerciale dei treni al fine di migliorare i collegamenti ferroviari tra le aree interne e la costa. • Elettificazione della linea: realizzazione di una nuova linea di contatto a 3kv c.c. e di due nuove sottostazioni elettriche ad Avellino e Mercato S. Severino. • Velocizzazione del tracciato: realizzazione di interventi puntuali di livellamento e rettificazione curve, nonché di risanamento binario e consolidamento della piattaforma, istituzione del rango C (accelerazione non compensata in curva di 1 m/s²) per sfruttare le prestazioni dei materiali leggeri con aumento delle velocità di tracciato di 5-10 km/h. • Riclassificazione della linea: passaggio dalla categoria A (massa di 16 t/asse e di 5,0 t/m) alla categoria C3 (massa di 20 t/asse e di 7,2 t/m) tramite la sostituzione di 4 Travate Metalliche, il consolidamento di alcuni ponti in muratura e di tratti di piattaforma cedevole e il rinnovamento a standard dell'armamento (rotaie 60 UNI e traverse in cemento armato). • Adeguamento del sistema di controllo della circolazione della marcia dei treni, con la migrazione dall'attuale sistema semplificato SSC al sistema SCMT. • Soppressione di passaggi a livello: viene ipotizzata la soppressione di 18 passaggi a livello su un totale di 64 attualmente presenti, tramite la realizzazione di 11 opere sostitutive di scavalco della linea ferroviaria.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici			
	PIS XI Allegato	Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza	Potenziamento tecnologico	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento connessioni merci
	PIS XIII Allegato	Project review	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini		
	Accordi Internazionali	Progetto di fattibilità				
	FSC Partì Sud	Invariante				
	FSC Cabina di Regia	Project review				
	UE - workplan corridoio	Progetto di fattibilità				
	Cofinanziamenti UE	Project review				
	Altri Provvedimenti*	Invariante				
	Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità				
Intervento / Opere funzionali						
Elettificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	X	X			X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

230 230 di cui: 0 0 230 0 0 0 0 0 0 0 0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Nuova esigenza di investimento (programmazione FSC 2014-2020)
0					230		230	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse FSC 2014-2020 consentiranno di avviare la progettazione e la realizzazione degli interventi.
0				230		230	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio									
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.					Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				inizio	Fine	Inizio	Fine					
		Studio di fattibilità																	
Eletrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Eletrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	230	230	0	Realizzazione	0	0	0	0	3	5	12	0	210
	230	230	0		0	0	0	0	3	5	12	0	210

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento della velocità commerciale dei convogli passeggeri;- aumento del traffico merci;- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali per il collegamento reciproco delle tre Province;- miglioramento dei collegamenti passeggeri con i capoluoghi e l'università di Fisciano.- miglioramento dei collegamenti merci dell'area industriale di Pianodardine-Pratola Serra con la rete ferroviaria nazionale;- riduzione del traffico veicolare privato;- riduzione del traffico merci pesante.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto I003: Penetrazione urbana nella città di Manfredonia

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Al fine di ridurre l'effetto barriera che l'attuale infrastruttura ferroviaria determina per lo sviluppo della città di Manfredonia verso il mare è stato definito un progetto innovativo il treno-tram. Il progetto prevede la realizzazione di attraversamenti a raso delle trasversali tra via Di Vittorio e il Lungomare del Sole ed è connesso alla realizzazione dell'ambizioso progetto del "waterfront" di Manfredonia. L'ipotesi progettuale prevede l'elettificazione della linea ferroviaria e, lato Manfredonia, la sua trasformazione in infrastruttura tranviaria a partire dalla stazione di Frattarolo, dove si distacca la diramazione ferroviaria per il porto industriale, con la realizzazione delle nuove fermate tranviarie a S. Maria di Siponto, Via dei Templari, Tratturo del Carmine, Via Giuseppe Di Vittorio, Viale Aldo Moro e Corso Manfredi.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Penetrazione urbana nella città di Manfredonia con tecnologia treno-tram						X			X	X								X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
50	50	di cui:	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	Nuova esigenza di investimento (programmazione FSC 2014-2020)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2016		
0					50		0	50	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse FSC 2014-2020 consentiranno di avviare la progettazione e la realizzazione degli interventi.
0				50		50	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

		Stato attuativo										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Iter procedurale													
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Penetrazione urbana nella città di Manfredonia con tecnologia treno-tram	CUP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

		Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
		Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Penetrazione urbana nella città di Manfredonia con tecnologia treno-tram	CUP	50	50	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	1	1	0	48
		50	50	0		0	0	0	0	0	1	1	0	48

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari in area metropolitana;- Riqualificazione territoriale

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto I170: Elettrificazione Barletta-Canosa

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto Elettrificazione della tratta Barletta-Canosa della linea RFI Barletta Spinazzola con realizzazione di un punto di incrocio in corrispondenza della fermata di Canne della Battaglia e della nuova fermata dell'Ospedale di Barletta;



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Elettrificazione Barletta-Canosa					X				X	X						X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
26	26	di cui:	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Nuova esigenza di investimento (programmazione FSC 2014-2020)
CdP-I ultime Opere	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2016		
0				26		0	26	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse FSC 2014-2020 consentiranno di avviare la progettazione e la realizzazione degli interventi.
0				26		26	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
		-														
Eletrificazione Barletta-Canosa	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Eletrificazione Barletta-Canosa	26	26	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	1	1	5	19
	26	26	0		0	0	0	0	0	1	1	5	19	

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto I174: Fermata Taranto Nasisi

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il recupero dell'ex stazione ferroviaria Nasisi sulla linea Taranto-Brindisi, posta in prossimità del Mar Piccolo e non molto distante dall'abitato urbano del rione Paolo VI. La nuova stazione intermodale, con annessa area di parcheggio, costituirà un importante nodo per il trasporto ferro-gomma al fine di favorire lo snellimento del traffico urbano.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fermata Taranto Nasisi				X					X		X					X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
22	22	di cui:	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Nuova esigenza di investimento (programmazione FSC 2014-2020)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0					22		22	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse FSC 2014-2020 consentiranno di avviare la progettazione e la realizzazione degli interventi.
0				22		22	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

		Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio				
		Stato attuativo																
		CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine		
Fermata Taranto Nasisi	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Fermata Taranto Nasisi	22	22	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	0	1	4	16
	22	22	0		0	0	0	0	0	0	0	1	4	16

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dei livelli di interscambio- Riqualificazione territoriale

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

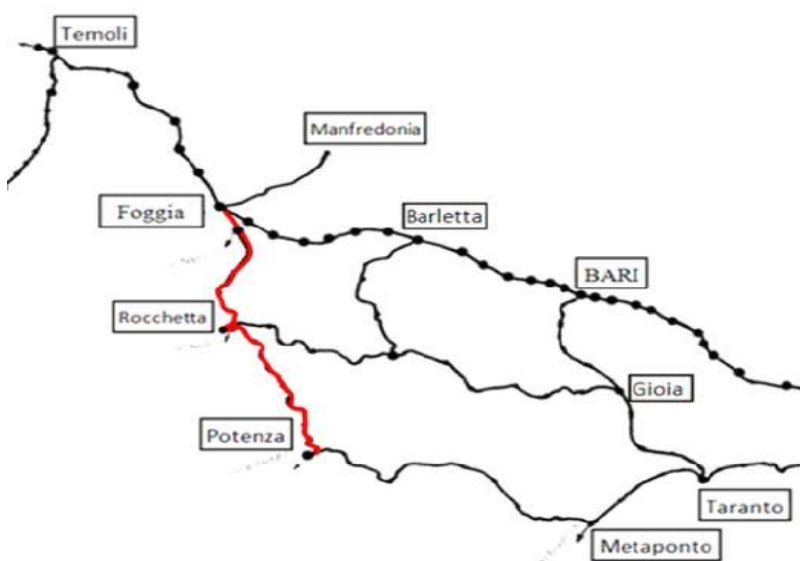
Bacini Sud e isole

Progetto 1674: Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale, all'adeguamento prestazionale per il traffico merci e alla riduzione dei tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Napoli e Bologna per i servizi lunga percorrenza, mitigando i limiti infrastrutturali della linea (elevate pendenze, curve di raggio stretto, attrezzaggio tecnologico obsoleto). La linea attuale a semplice binario non elettrificata si sviluppa con elevate pendenze (fino al 28 ‰) e curve di raggio stretto, con attrezzaggio tecnologico non adeguato a moderni standard ferroviari. Gli interventi di velocizzazione e di ammodernamento tecnologico individuati consistono in: - adeguamento a standard del binario e di impianti IaP e TLC (VOIP) e SCMT; - razionalizzazione impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei, sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviata); - elettrificazione della linea; - rettifiche di tracciato, consolidamento sede e opere d'arte; - soppressione PL (opere sostitutive e /o viabilità alternativa).

Gli interventi sono stati ripartiti in fasi funzionali: I fase: interventi prevalentemente di tipo tecnologico per l'adeguamento a standard del binario, upgrade dei sistemi di gestione/protezione della marcia del treno e razionalizzazione impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei, sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviata); II fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione dei passaggi a livello (opere sostitutive e /o viabilità alternativa), consolidamento sede e opere d'arte.



LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti									X	X						X		
Completamento: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede									X	X						X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
200	200	di cui:	0	0	200	0	0	0	0	0	0	0	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
200							200

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
200						200

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi di Fase 1 sono in parte attivati in parte in corso. Attivato nuovo sistema di informazione al Pubblico sull'intera tratta, controllato dal Posto Centrale di Bari Lamasinata, in sedici stazioni della linea (Ortona, Ascoli Satriano, Candela, Rocchetta, Filiano, Forenza, Castel Lagopesole, Pietragalla e Potenza Università, Potenza Superiore, Potenza Macchia Romana, Melfi, Barile, Rionero, Avigliano e Possidente). Per gli interventi di Fase 2 è stata completata la progettazione definitiva e si è in attesa di formale conclusione della Conferenza dei Servizi.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedura autorizzativa	Procedura di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti	J19B12000040001 Esecuzione	9-2012	2-2014	6-2013	-	-	-	1-2014	3-2018	9-2012	6-2018	3-2018	n.a.	-	-
Completamento: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede	J19B12000040001 Prog. Definitivo	-	-	6-2014	3-2017	3-2017	9-2019	12-2017	12-2021	9-2018	2-2022	12-2021	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti	52	52	0	Realizzazione	32	32	36	10	5	1		0	0
Completamento: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede	148	148	0	Realizzazione	7	7	7	3		30	48	44	16
	200	200	0		39	39	43	13	5	31	48	44	16

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi permetteranno di poter offrire un servizio regionale completamente rinnovato, con orario cadenzato ogni ora, aumento della velocità massima di tracciato dagli attuali 100 km/h a 130 km/h, con riduzione dei tempi di percorrenza dagli attuali 140 a 115 minuti. Inoltre l'elettrificazione e l'adeguamento della sagoma permetterà il potenziamento dei servizi merci da/per l'impianto FIAT di Melfi.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 0271A: Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di velocizzazione del collegamento tra Catania e Siracusa e completano funzionalmente il programma di interventi previsti per il potenziamento della direttrice ionica Messina - Catania - Siracusa. Gli interventi interessano la tratta Bicocca-Augusta di circa 49 km e consistono nella realizzazione di una variante di tracciato "Galleria Val Savoia" tra Bicocca e Lentini Diramazione, la correzione di curve, interventi di stabilizzazione della sede ferroviaria e nelle stazioni di Lentini, Brucoli e Augusta la sistemazione dei marciapiedi, sottopassi, pensiline e l'eliminazione delle barriere architettoniche e la soppressione dei passaggi a livello esistenti.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato Accordi Internazionali FSC Partiti Sud FSC Cabina di Regia UE - workplan corridoio Cofinanziamenti UE Altri Provvedimenti* Allegato al DEF 2017	Invariante Project review Progetto di fattibilità	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alla Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Tratta Bicocca-Augusta	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
88	88	di cui: 15	0	0	73	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Incremento delle stime di costo della variante Gornalunga, conseguente ad adeguamenti tariffari, maggiori indagini archeologiche e interferenze con sottoservizi.
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
81			7				88	

Evolutione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno di assicurare l'integrale copertura finanziaria degli interventi.
81				7	0	88	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

L'appalto per la realizzazione delle opere è stato affidato ad agosto 2015 con consegna opere nel mese di ottobre 2015. Al fine di velocizzare l'intervento complessivo gli interventi di maggiore importanza sono effettuati in regime di sospensione dell'esercizio ferroviario già effettuato per il 2016 e con altra prevista nel 2017.

CRONOPROGRAMMA

			Stato attuativo						Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			CUP	Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione		Funzionalità				
				Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio				Fine
Tratta Bicocca-Augusta	J11H03000150001	Esecuzione	-	12-2005	12-2010	4-2014	9-2012	3-2017	3-2015	12-2017	3-2015	1-2021	12-2017	n.a.	-	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Bicocca-Augusta	88	88	0	Realizzazione	19	19	20	10	25	17	9	0	7
	88	88	0		19	19	20	10	25	17	9	0	7

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi di upgrade consentiranno una riduzione dei tempi di percorrenza in media del 10% e un miglioramento dell'accessibilità al servizio con realizzazione sottopassi e nuovi marciapiedi.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 0271B: Velocizzazione Catania-Siracusa completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di velocizzazione del collegamento tra Catania e Siracusa e completano funzionalmente il programma di interventi previsti per il potenziamento della direttrice ionica Messina - Catania - Siracusa. Gli interventi interessano la tratta Augusta-Targia di circa 19 km e consistono in correzione di curve, interventi di stabilizzazione della sede ferroviaria, sistemazione dei marciapiedi, sottopassi, pensiline e l'eliminazione delle barriere architettoniche e la soppressione dei passaggi a livello esistenti lungo la linea.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Tratta Augusta-Targia	X					X		X		X		X				X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
													milioni di euro
44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								Evoluzione coperture finanziarie	
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	milioni di euro	
44							44		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016	ultimate					2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

La progettazione definitiva degli interventi è stata sviluppata nell'ambito delle opere di prima fase (vedi intervento 0271A)

CRONOPROGRAMMA	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
			-		-		-		-		6-2020	12-2020				7-2019	12-2022

Tratta Augusta-Targia

J11H03000150001 Prog. Definitivo*

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Augusta-Targia	44	0	44	Prog. Definitivo	0	0							0
	44	0	44		0	0							0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi di upgrade consentiranno un miglioramento dell'accessibilità al servizio con realizzazione sottopassi e nuovi marciapiedi, mentre non sono attesi ulteriori riduzioni dei tempi di percorrenza oltre a quelli già conseguiti con gli interventi di prima fase (vedi intervento 0271A).

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 0315: Siracusa-Ragusa-Gela

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale nelle province della sicilia sud-orientale, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia. Gli interventi mirano a mitigare i limiti infrastrutturali della linea, particolarmente tortuoso e con caratteristiche prestazionali modeste, migliorando l'efficienza del sistema mediante l'incremento della dotazione tecnologica degli impianti e la realizzazione di modifiche di tracciato senza abbandonare il corridoio su cui si sviluppa la linea innalzando la velocità di tracciato a 100 km/h nel tratto tra Siracusa e Avola e a 90 km/h tra Avola e Noto. Nell'ambito del progetto è prevista la trasformazione in metroferrovia della tratta Genesi - Ragusa con realizzazione di 6 nuove fermate situate nei punti di maggiore accessibilità funzionale e logistica ed il collegamento con il porto di Pozzallo.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità	Miglioramento livelli di sicurezza
	Altri Provvedimenti*	Project review	Potenziamento tecnologico
	Cofinanziamenti UE	Invariante	Sistemi regionali e metropolitani
	UE - workplan corridoio		Potenziamento connessioni merci
	FSC Cabina di Regia		Completamento valichi alpini
	FSC Patiti Sud		Alta Velocità di Rete (AVR)
	Accordi Internazionali		
	PIS XIII Allegato		
	PIS XI Allegato		
Intervento / Opere funzionali			
Rettifiche e varianti tratta Siracusa-Fontanebianche-Noto, metroferrovia tratta Genesi - Ragusa e collegamento al porto di Pozzallo		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200
	di cui:	0	0	0	0	0						

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
200							200

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

La progettazione preliminare dell'intervento è stata inoltrata al MIT nel 2008.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
J14F05000040001	Prog. Preliminare	10-2005	5-2007	7-2027	11-2028	9-2030	6-2031	10-2029	7-2030	9-2030	6-2039	4-2039	n.a.	-	-	-
Rettifiche e varianti tratta Siracusa-Fontanebianche-Noto, metroferrovia tratta Genisi - Ragusa e collegamento al porto di Pozzallo																

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Rettifiche e varianti tratta Siracusa-Fontanebianche-Noto, metroferrovia tratta Genisi - Ragusa e collegamento al porto di Pozzallo	200	0	200	Prog. Preliminare	0	0	0	0	0					0
	200	0	200		0	0	0	0	0					0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio e miglioramento della regolarità del servizio.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 0242: Velocizzazione Palermo - Agrigento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale tra la provincia di Agrigento ed il capoluogo di regione. Gli interventi, articolati per fasi funzionali, hanno riguardato la rettificazione delle curve, il contenimento delle pendenze massime, l'adeguamento degli impianti tecnologici e delle opere civili (fabbricati, sottopassi ecc.) di Roccapalumba, Aragona Caldare e Agrigento Bassa ed interventi volti a favorire lo scambio modale ferro-gomma nelle stazioni di Roccapalumba, Cammarata e Aragona Caldare. Sono in corso i lavori di realizzazione di un nuovo tratto di linea in variante tra Roccapalumba e Caltanissetta Xirbi (variante "Lercara").



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato Accordi Internazionali FSC Patiti Sud FSC Cabina di Regia UE - workplan corridoio Cofinanziamenti UE Altri Provvedimenti* Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alla Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba		X	X
Variante Lercara e altri interventi minori		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
168	168	di cui:	0	0	0	0	168	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
168							168

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
168						168

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Tutte le opere sono state completate ad eccezione della variante di Lercara che è in corso di avanzata realizzazione a seguito dell'avvenuto riaffidamento dei lavori di scavo della galleria di circa 2.8 km.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba	J11H02000060001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	4-2005	7-2003	7-2007	4-2005	-	-	-
Variante Lercara e altri interventi minori	J11H02000060001	Esecuzione	6-2008	-	-	-	-	10-2005	4-2015	1-2005	9-2017	4-2006	8-2017	9-2017	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba	6	6	0	Realizzazione	6	6	6	0	0	0	0	0	0
Variante Lercara e altri interventi minori	162	162	0	Realizzazione	153	147	154	4	2	0	0	0	1
	168	168	0		159	153	160	4	2	0	0	0	1

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentono un incremento dei livelli prestazionali sulla relazione Palermo – Agrigento e attraverso il Passante di Palermo permettere il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto I162: Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono sono funzionali al ripristino dell'esercizio ferroviario sulla tratta Alcamo-Trapani via Milo, temporaneamente sospesa all'esercizio ferroviario a seguito di evento franoso e degrado diffuso non più gestibile con puntuali interventi di manutenzione ordinaria né straordinaria. Le attività finalizzate alla riapertura della linea ed alla riduzione dei tempi di percorrenza consistono in:- interventi alla sede per eliminazione cedimenti diffusi dei rilevati e modifiche al corpo stradale e alle opere di difesa;- potenziamento infrastrutturale mediante modifica alla geometria del tracciato con aumento della velocità di fiancata;- adeguamento ai nuovi standard tecnologici. Nell'ambito del progetto sono previsti gli studi per il collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi, l'eliminazione di passaggi a livello e l'elettificazione della linea tra Piraineto e Trapani.

La tratta in questione si sviluppa principalmente in rilevato e a mezza costa, con pendenze entro il 5%, e comprende n. 11 gallerie, di cui una lunga 1.628 m, 107 ponti/ponticelli ad arco in muratura e 13 ponti ad arco in muratura a più luci. Tutte le curve hanno raggio maggiore o uguale a 500 m. L'epoca di costruzione della linea risale agli inizi del secolo scorso (1930). Tutti i deviatori di ingresso alle stazioni sono percorribili sul ramo deviato alla velocità massima di 30 km/h. Vi sono 29 PL maggiormente concentrati nella tratta Piraineto - Alcamo D.ne. La riapertura della tratta garantirebbe lo sviluppo di collegamenti veloci a basso impatto ambientale tra i due capoluoghi e con l'aeroporto di Trapani Birgi. Dal punto di vista tecnico l'intervento prevede modifiche del corpo stradale e delle opere di difesa dell'infrastruttura ferroviaria per consentire il potenziamento della linea e l'adeguamento agli standard di sicurezza vigenti, l'adeguamento ai nuovi standard degli apparati tecnologici e dei supporti trasmissivi per la gestione degli impianti di comando e controllo, la velocizzazione degli incroci dei treni nelle stazioni.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo					X				X			X						X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
144	144	di cui: 110	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Incremento delle stime di costo ad esito dell'affinamento progettuale e inserimento ulteriori opere funzionali al miglioramento prestazionale (I fase in programmazione FSC 2014-2020)
104			40				144	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno l'integrale copertura finanziaria di tutte le opere previste. Nell'ambito delle procedure per la ripartizione regionale del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020 gestiti a livello nazionale (Cabina di regia presso la Presidenza del Consiglio) la Regione Siciliana ha proposto il finanziamento dell'intervento per 34 ME.
70				74		144	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso studio di fattibilità.

CRONOPROGRAMMA	CUP	Stato attuativo										Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione						Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					-	-
		Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo															
		Studio di fattibilità															

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	144	144	0	Realizzazione	0	0	0	0	25	25	54	0	40
	144	144	0		0	0	0	0	25	25	54	0	40

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

In virtù delle migliorie infrastrutturali e tecnologiche si ipotizza che il tempo di percorrenza minimo tra Palermo e Trapani possa essere di 1h e 30 min con 3 fermate intermedie. Sulla stessa relazione i collegamenti su gomma prevedono un tempo di percorrenza di 2 ore.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 0314: Palermo-Trapani

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale tra la provincia di Trapani ed il capoluogo di regione, lungo i due assi via Milo e via Castelvetro, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia. Gli interventi consistono nella trasformazione della stazione di testa di Punta Raisi in passante con collegamento diretto con Trapani, nella velocizzazione con varianti in sede e fuori sede tra Punta Raisi ed Alcamo Diramazione e tra Alcamo Diramazione e Trapani e potenziamento infrastrutturale fra Trapani e Castelvetro. Sono previsti inoltre interventi nel nodo di Trapani per migliorare l'accessibilità alla stazione dalle nuove zone di espansione della città.

La linea Palermo-Trapani si può considerare suddivisa in tre tratte principali: Palermo – Piraineto - Alcamo D.ne, di 79 km; Alcamo D.ne – Trapani, via Milo, di 47 km; Alcamo D.ne – Trapani, via Castelvetro, di 117 km. Attualmente la linea è elettrificata da Palermo fino a Cinisi Terrasini, mentre da Cinisi T. a Trapani via Castelvetro è esercitata a trazione diesel e la via Milo è chiusa all'esercizio ferroviario per cedimenti infrastrutturali verificatisi nel corso del 2013.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Invariante Project review Progetto di fattibilità	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Varianti Punta Raisi-Alcamo e Alcamo-Trapani (via Milo) e rettifiche Trapani-Castelvetro (via Castelvetro)		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
491	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	490

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
491							491

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
1						1

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Nel periodo 2005-2006 è stato redatto un Progetto Preliminare di velocizzazione dell'itinerario, che prevedeva anche rettifiche di tracciato. Questo progetto prevedeva interventi per 491 M€, consentendo un recupero di tempo di percorrenza di circa 4 minuti. Nel 2008 il progetto preliminare è stato trasmesso alla Struttura Tecnica di Missione del MIT corredato di apposita istruttoria di accompagnamento, comprensiva di una dichiarazione di non sostenibilità tecnico-economica degli interventi previsti.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
J14F05000030001	Prog. Preliminare	10-2005	7-2028	7-2028	5-2030	-	-	1-2030	9-2030	10-2030	9-2036	10-2036	n.a.	-	-	
Varianti Punta Raisi-Alcamo e Alcamo-Trapani (via Milo) e rettifiche Trapani-Castelvetrano (via Castelvetrano)																

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Varianti Punta Raisi-Alcamo e Alcamo-Trapani (via Milo) e rettifiche Trapani-Castelvetrano (via Castelvetrano)	491	1	490	Prog. Preliminare	1	1	1							0
	491	1	490		1	1	1							0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio e miglioramento della regolarità del servizio. L'attuale collegamento tra Palermo e Trapani è espletato da Trenitalia secondo due tipologie di servizio:- trasporto su ferro da Palermo a Trapani via Castelvetrano diretto con tempo di percorrenza di circa 3h e 40 min;- trasporto su ferro da Palermo fino a Piraineto e proseguimento del servizio mediante bus fino a Trapani via Milo con tempo di percorrenza di circa 2 h e 50 minuti.

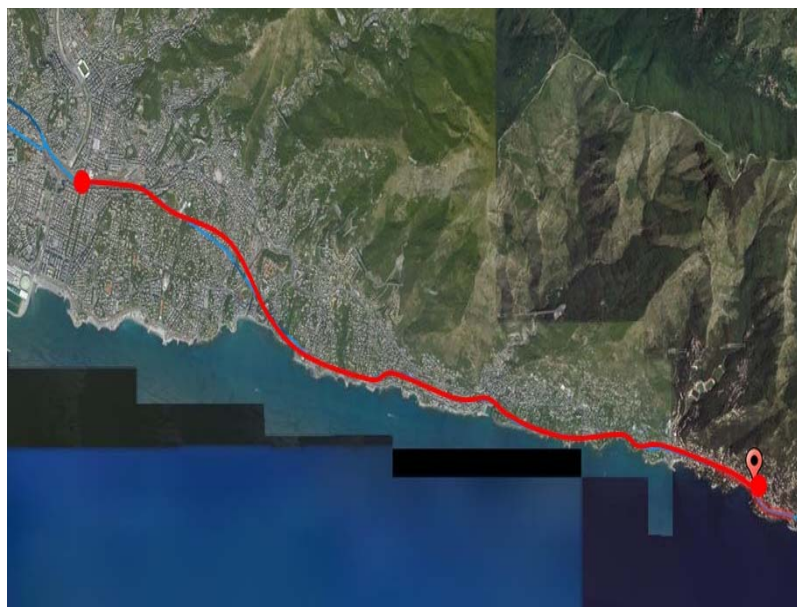
Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto I049: Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il completamento del programma di potenziamento della linea Messina- Palermo. Le tratte terminali in ingresso al nodo di Messina e Palermo sono infatti già raddoppiate mentre sono in corso i lavori per il prolungamento del raddoppio lato Palermo da Fiumetorto a Castelbuono. Gli interventi, ancora in fase di studio di fattibilità, mirano alla velocizzazione della linea per i servizi regionali mentre i servizi lunga percorrenza utilizzeranno la nuova linea AC Messina-Catania-Palermo.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza	
Intervento / Opere funzionali																			
Raddoppio Messina-Palermo: tratta Patti-Castelbuono								X			X							X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3.905	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.905

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
3.905							3.905

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità		
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
		-															
Raddoppio Messina-Palermo: tratta Patti-Castelbuono	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Messina-Palermo: tratta Patti-Castelbuono	3.905	0	3.905	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3.905	0	3.905		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza e incremento della capacità potenziale per i collegamenti tra Messina e Palermo lungo la direttrice tirrenica

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto P074: Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale degli assi Palermo-Messina, Palermo-Catania e Messina-Catania-Siracusa per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità e conseguire, in sinergia con altri interventi in corso, significativi recuperi sui tempi di percorrenza. Gli interventi prioritari riguardano la velocizzazione delle linee Palermo-Messina (tratta Pollina – Gioiosa Marea) e Messina-Catania-Siracusa (tratta Giampileri – Giarre).

Gli interventi di upgrading oggi proposti consistono sostanzialmente in:- interventi per la velocizzazione degli itinerari in alcune stazioni sedi di incrocio tramite: "deviate" di ingresso/uscita a 60 Km/h, "tronchini" di sicurezza, adeguamento marciapiedi e realizzazione di sottopassaggi per il servizio viaggiatori e rampe inclinate per la clientela diversamente abile, con riduzione dei tempi di sosta e contemporaneità dei movimenti dei treni incrocianti sulle relazioni Palermo - Catania - Messina.- realizzazione ACEI telecomandabili- rinnovo garitte di Blocco Automatico (BACC).



LOCALIZZAZIONE

Sicilia



INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP		Obiettivi strategici									
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patit Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa						X			X	X						X		
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa						X			X	X						X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
48	48	di cui: 28	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
48							48

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
48			-20	20		48

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Le attività relative al rinnovo del Blocco Automatico (BAcc) della Tratta Milazzo – Barcellona sono in corso di esecuzione. Per i rimanenti interventi, a seguito dei ripetuti esiti negativi delle gare, si è provveduto più volte a modificare il Piano di Committenza. Per gli interventi di opere civili nelle stazioni di Capo d'Orlando (già precedentemente inviato in gara, con esito negativo), si procederà ad affidamento a valere su Accordi Quadro (A.Q.) già in essere. Per i restanti interventi di Opere Civili è in corso di predisposizione un'apposita gara concernente un A.Q. specifico.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	J27112000190001	Esecuzione	3-2013	6-2013	6-2013	3-2014	1-2017	3-2017	-	-	-	-	12-2019	n.a.	-	-
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	J17112000380001	Esecuzione	1-2012	6-2013	5-2012	7-2013	3-2017	5-2017	4-2014	-	3-2017	6-2019	12-2019	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	28	28	0	Realizzazione	3	1	1	1	5	17	3	0	0
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	20	20	0	Realizzazione	2	0	0	1	2	7	6	2	1
	48	48	0		5	1	2	2	7	24	9	2	1

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi previsti permetteranno, in uno scenario di breve periodo e con costi limitati, il raggiungimento di benefici percepibili dagli utenti in termini di riduzione nei tempi di percorrenza delle tratte. Gli interventi di miglioramento proposti consistono sostanzialmente in interventi per la velocizzazione degli itinerari in alcune stazioni sedi di incrocio. La riduzione dei tempi di sosta e la sincronia dei movimenti dei treni incrocianti sulle relazioni Messina-Palermo e Messina-Siracusa potrà essere possibile realizzando "deviate" di ingresso/uscita a 60 Km/h e "tronchini" di sicurezza, adeguando ove necessario, i marciapiedi esistenti e realizzando sottopassaggi per il servizio viaggiatori e rampe inclinate per la clientela diversamente abile.

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Programma P201: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P121 "Ulteriori interventi per lo sviluppo delle linee regionali"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, la realizzazione del sottopasso, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione. E' prevista l'elettificazione di talune tratte a trazione diesel. Questi interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Tra le principali realizzazioni si segnala la realizzazione del Sistema di Comando e Controllo (SCC), con Posto Centrale nell'ambito della stazione di Palermo, nel nodo di PALermo e sulle direttrici siciliane Messina-Catania-Siracusa e Messina-Palermo con rinnovo/upgrade dei sistemi di distanziamento (BCA) sulle tratta a semplice binario e realizzazione di ACEI telecomandabili ed adeguamento di quelli esistenti.



LOCALIZZAZIONE

- Abruzzo
- Molise
- Campania
- Puglia
- Basilicata
- Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
Intervento / Opere funzionali	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patiti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole		X X X	X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

1.767 329 di cui: 184 7 15 66 57 17 17 17 17 1.370 0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P121 ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi) Inserimento nel perimetro dei potenziamenti tecnologici da riga A2001A e dei miglioramenti infrastrutturali da riga A1003 e P055_B.
0	2	327				1.438	1.767	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsti in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico. Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi: • Interventi di potenziamento tra Pescara e Roma (ad esempio velocizzazioni, sottopassi e Condizioni per i movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio) non ricompresi nei progetti di investimento già in essere (vedi intervento A1011 e 0307A) • Interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico nelle stazioni di Battipaglia e Caserta
0	2	244		90	-7	329	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

L'attivazione dell'SCC sulle direttrici siciliane e sul nodo di Palermo è avvenuta per fasi fra il 2009 e il 2015, ad eccezione degli impianti afferenti alla tratta Fiumetorto-Castelbuono e di alcune lavorazioni sulla tratta Catania-Siracusa, in corso di ultimazione.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
SCC Fiumetorto-Messina	J67I07000030001	37,2	37,2	36,9	Esecuzione
SCC Messina-Siracusa	J47I07000020001	56,4	56,4	52,5	Esecuzione
SCC Nodo di Palermo	J77I07000030001	38,5	38,5	31,2	Esecuzione
Liberazione Immobili – DTP BA - 2014	J87B14000240005	1,5	1,5	1,5	Esercizio
Progetto Pegasus	J61H04000180001	17,0	17,0	16,6	Esecuzione
Interventi diffusi convenzione con Regione Calabria	J91J05000030002	55,4	55,4	48,6	Esecuzione
Liberazione Immobili – DTP NA - 2014	J97B14000140005	4,3	4,3	2,7	Esecuzione
Obblighi di Legge - Stazioni - 2012	J27I12000240001	1,7	1,7	1,1	Esecuzione
Liberazione Immobili – DTP RC - 2014	J27B14000100005	2,5	2,5	0,7	Esecuzione
Liberazione Immobili - DTP BA - 2016	J87B16000410001	5,0	5,0	1,0	Esecuzione
Liberazione Immobili - DTP NA - 2016	J97B16000320001	1,0	1,0	0,1	Esecuzione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico isole		498,2	44,2		Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole		1.048,1	64,1		Progettazione
Liberazione immobili – DTP PA - 2016	J67B16000260001	0,1	0,1	0,0	Esecuzione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1.767	329	1.438		201	182	193	7	12	4	1	0	112

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.

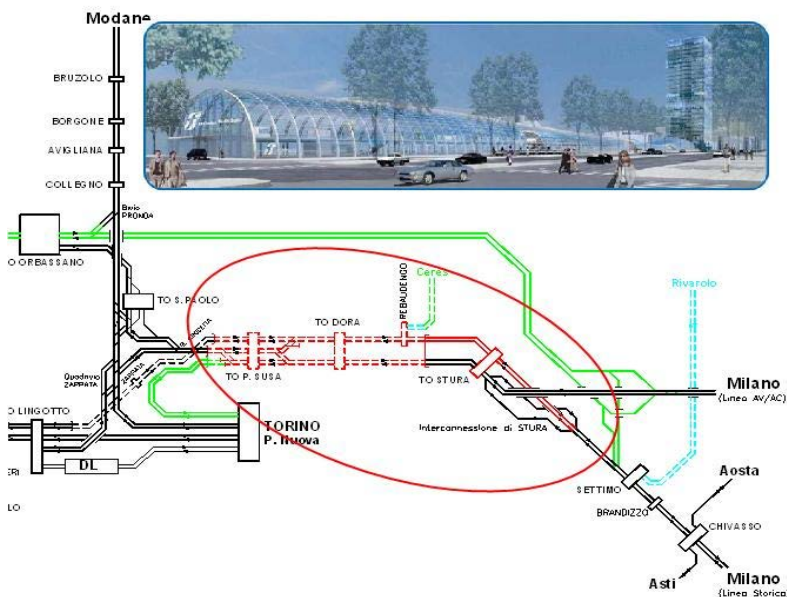
Tabella A05-Programmi città metropolitana

Torino

Progetto 0052: Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto mira al potenziamento della capacità del nodo di Torino con il completamento del passante metropolitano, già in esercizio dal 1999 sulla tratta Torino Lingotto-Porta Susa, e la realizzazione dell'ingresso della linea AV/AC Torino - Milano nel nodo di Torino. Gli interventi consistono nella realizzazione di due nuove linee a doppio binario in sotterraneo di circa 7,4 km, con sottoattraversamento del fiume Dora da Porta Susa a Stura, nonché la fermata sotterranea di Dora, una nuova stazione a Rebaudengo, ove gli impianti sono predisposti per il futuro innesto della linea GTT per l'aeroporto di Caselle/Lanzo/Ceres. Il Progetto comprende, inoltre, la realizzazione della nuova stazione di Stura e della nuova stazione AV/AC di Torino Porta Susa. Il nuovo tracciato soddisfa totalmente le specifiche di interoperabilità e consente pertanto il transito di tutte le categorie dei treni. Sul tracciato è attivo, infatti, un sistema di distanziamento treni appositamente realizzato con tecnologia statica, installato nell'Apparato Centrale a Calcolatore di Torino Rebaudengo Fossata, che sarà il riferimento per impianti simili di futura realizzazione.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patù Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata										X			X			X		
Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa										X			X			X		
Nuova SSE Torino Bramante										X						X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.041	1.041	di cui: 831	0	0	50	160	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.041							1.041

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
1.041						1.041

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

A settembre 2009 è stata attivata, con un primo lotto funzionale del nuovo FV di Torino Porta Susa, la cosiddetta "fase ovest" (linea per traffico regionale, binari 3 ÷ 6 per Porta Susa sotterranea con accesso viaggiatori dall'attuale FV e nuovo ACC Multistazione di Rebaudengo), con contestuale abbandono dell'attuale linea per l'avvio dei lavori della "fase est". Il servizio commerciale nella nuova tratta, previo rilascio dell'autorizzazione ANSF, è stato avviato il 9.12.2012, inclusa l'apertura al servizio viaggiatori della stazione Rebaudengo-Fossata sulla linea "Passante". I 4 binari in esercizio tra Porta Susa e Stura hanno permesso l'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano. A dicembre 2013 sono stati attivati i binari 1 e 2 della stazione di Porta Susa sotterranea, completando l'assetto infrastrutturale. Sono state consegnate le prestazioni per la realizzazione degli interventi per mitigazione acustica nella tratta Corso Grosseto – Stura. Sviluppata la progettazione definitiva per gli interventi relativi alle fermate di Dora e Zappata. Completata la progettazione definitiva della SSE di Torino Bramante.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata	J11H02000040008	Esercizio	5-2006	1-2015	11-2002	-	4-1996	6-2018	5-2004	12-2012	9-2000	12-2019	12-2012	n.a.	-	-
Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa	J11H02000040008	Esercizio	-	-	-	-	-	-	7-2005	12-2012	3-2006	6-2017	12-2012	n.a.	-	-
Nuova SSE Torino Bramante	J11H02000040008	Esecuzione	-	-	10-2014	-	10-2017	2-2018	10-2009	9-2018	10-2012	6-2019	9-2018	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata	939	939	0	Realizzazione	915	886	915	5	6	5	7	1	0	
Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa	86	86	0	Realizzazione	79	79	80	4	2	0	0	0	0	
Nuova SSE Torino Bramante	16	16	0	Realizzazione	1	1	1	1	4	5	4	0	0	
	1.041	1.041	0		995	966	996	10	12	10	11	1	0	

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Torino

Progetto P216: Completamento fermate SFM Torino

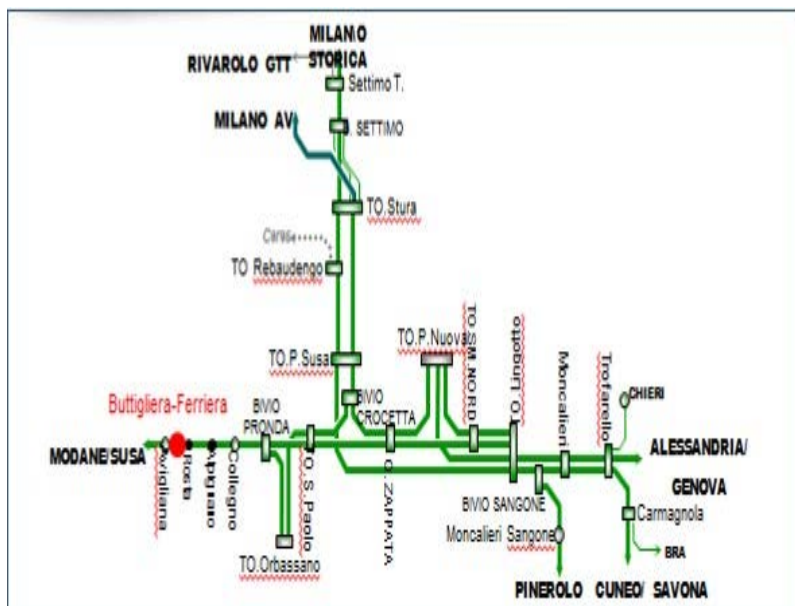
Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P080 "Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma consiste nella realizzazione di nuove fermate in ambito urbano e suburbano da adibire a servizio SFM. E' prevista la realizzazione di 5 nuove fermate: Dora, Zappata, S.Luigi-Orbassano, S.Paolo e Borgata Quaglia-Le Gru

La fermata Dora è inserita nel progetto del quadruplicamento Torino Porta Susa – Torino Stura, nel tratto da Porta Susa a Rebaudengo Fossata della Linea Passante. La fermata Zappata è ubicata urbanisticamente nella zona Crocetta (corso Pascoli/Galileo Ferraris) di Torino. Le opere al rustico delle fermate Dora e Zappata sono già state realizzate nell'ambito del passante di Torino e sono oggetto di interventi di finiture architettoniche (pavimenti, rivestimenti) e tutta l'impiantistica, sia meccanica che termofluidica che elettrica, inclusi ascensori e scale mobili, oltre gli impianti di controllo accessi e TV CC nonché gli impianti di Informazione al Pubblico e Diffusione Sonora collegati al sistema di controllo della circolazione delle linee. La fermata S.Luigi-Orbassano è ubicata nel comune di Orbassano, a servizio dell'Ospedale S.Luigi, e costituirà l'attestamento della nuova linea SFM 5 da/per Torino Stura. La fermata Torino S.Paolo è ubicata nel comune di Torino, sulla linea tra Bivio Crocetta e Torino Orbassano, a servizio della relazione SFM5. La fermata Borgata quaglia-Le Gru è ubicata nel comune di Grugliasco ed è collegata all'attivazione del servizio SFM5.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Alta Velocità di Rete (AVR) Completamento valichi alpini
Intervento / Opere funzionali			
Fermate Dora e Zappata	X	X	X
Fermate S.Paolo e Grugliasco-Le Gru (quota RFI)	X	X	X
Fermata S.Luigi Orbassano	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
96	46	di cui:	46	0	0	0	0	50	0	0	0	0

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Esplicitazione fermate S.Paolo e S.Luigi-Orbassano da riga P080 e inserimento stime fase realizzativa per le altre fermate SFM
0		46		50			96	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		46				46

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Le opere al rustico delle fermate Dora e Zappata sono state completate nell'ambito del progetto "Passante Porta susa-Stura". E' stata conclusa la progettazione definitiva degli interventi per il completamento delle due fermate. La progettazione definitiva della fermata S. Luigi è stata completata nel 2016. La soluzione individuata consente di compatibilizzare la realizzazione con le fasi realizzative della Torino – Lione. Per le fermate S.Paolo e Borgata Quaglia-Le Gru é in corso lo studio di fattibilità.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità		
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
		-															
Fermate S.Paolo e Grugliasco-Le Gru (quota RF1)	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fermate Dora e Zappata	Prog. Definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fermata S.Luigi Orbassano	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fermate Dora e Zappata	50	0	50	Prog. Definitivo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fermata S.Luigi Orbassano	40	40	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	0	0	40
Fermate S.Paolo e Grugliasco-Le Gru (quota RF1)	6	6	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	0	0	5
	96	46	50		0	0	0	0	0	0	0	1	45

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali nell'area di Torino;- riqualificazione territoriale;

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Torino

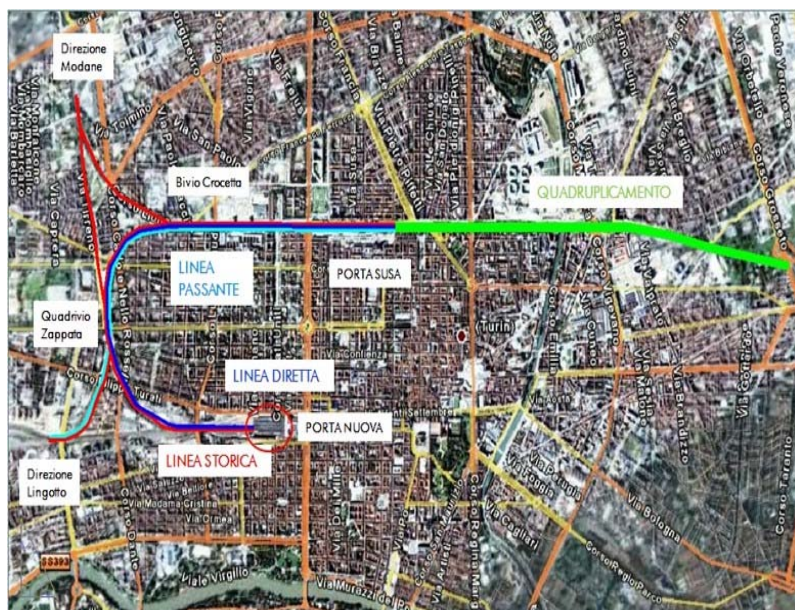
Progetto P217: Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P080 "Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino" e P055 "ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario di circa 4,5 Km (di cui circa 3 Km in galleria artificiale a singola canna a doppio binario), costituente il proseguimento in corretto tracciato della Linea Storica dai binari 1 e 2 di Torino P.Susa verso Torino Porta Nuova, con percorso indipendente dal bivio Crocetta e dal Quadrivio Zappata. Per gran parte dello sviluppo in galleria la sede della nuova linea è già stata realizzata in occasione dei lavori del Progetto 0015 Passante Porta Susa – Lingotto, alla quale risulta sovrapposta ed in affiancamento. Per l'ingresso in Porta Nuova, sono da realizzare le opere di prolungamento della galleria artificiale nella zona di Largo Turati per circa 120 m e l'ingresso in stazione in corrispondenza dell'attuale Squadra Rialzo, nonché tutto l'attrezzaggio ferroviario (armamento, TE, IS, TLC) dell'intero tratto di linea con le necessarie modifiche negli impianti di Torino Porta Susa e Torino Porta Nuova.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento commissioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova - Porta Susa									X				X					X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
70	3	3	0	0	0	0	68	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Esplicitazione progettazione intervento da riga P080 e inserimento stime fase realizzativa
0		3		68			70	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		3				3

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Esiste un progetto esecutivo redatto nel 2002 che deve essere adeguato per via degli aggiornamenti normativi, tecnologici e trasportistici nel frattempo intervenuti, nonché per consolidare la soluzione di ingresso nella stazione di Torino P.N. Le prime attività consistono pertanto nell'avvio di tale fase di rivisitazione progettuale e nel successivo svolgimento delle procedure autorizzative.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
		Studio di fattibilità													
Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa															

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	70	3	68	Prog. Definitivo	0	0			1	2			0
	70	3	68		0	0			1	2			0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento consentirà di alleggerire notevolmente il tratto di linea tra Bivio Crocetta e Torino P. Susa che con il completamento delle opere relative alla linea FM5 da/per l'Ospedale S. Luigi - Orbassano, sarà interessato da un sensibile incremento di traffico metropolitano, nonché di svincolare il traffico viaggiatori della linea Torino-Milano da/per Porta Nuova dalle soggezioni impiantistiche e di circolazione derivanti dagli snodi di Bivio Crocetta e Quadrivio Zappata.

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Torino

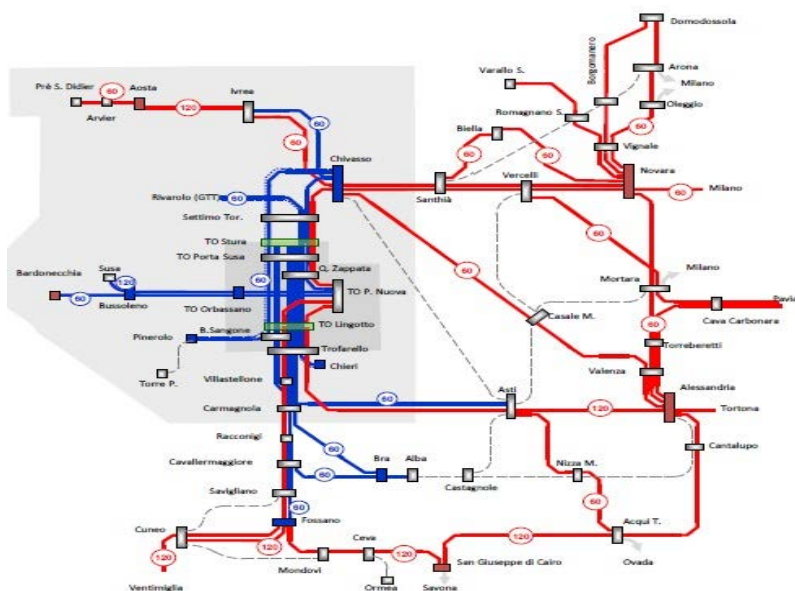
Programma P080: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

IGli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani (Chivasso)- distanziamento a 3-4' sul passante di Torino e altri interventi sul sistema di distanziamento come l'alta densità - potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo di Torino per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- Nuovo Posto Centrale di Torino Lingotto in cui accentrare la operazioni di regolazione e comando della circolazione - Ulteriori Interventi puntuali sulle linee afferenti al Nodo di Torino (PRG, piccoli interventi tecnologici ed infrastrutturali)

LOCALIZZAZIONE

Piemonte



INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato ai DEF 2017	Progetto di fattibilità	Miglioramento livelli di sicurezza
	Altri Provvedimenti*	Project review	Potenziamento tecnologico
	Cofinanziamenti UE	Invariante	Sistemi regionali e metropolitani
	UE - workplan corridoio		Potenziamento commissioni merci
	FSC Cabina di Regia		Completamento valichi alpini
	FSC Patiti Sud		Alla Velocità di Rete (AVR)
	Accordi Internazionali		
	PIS XIII Allegato		
	PIS XI Allegato		
Intervento / Opere funzionali			
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	X X	X X	X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
565	107	di cui: 102	0	5	0	0	19	30	36	60	312	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali, tra cui il passante interno di Torino, da P055_B-quota finanziata e A2001B.
CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
119		72				373	565	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare un ulteriore fase di potenziamento tecnologico del passante di Torino nella tratta Settimo Torinese -Torino Lingotto tramite l'installazione del sistema HD ERTMS
119		-30		18		107	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Ad oggi sono in corso di avvia le attività di progettazione del Nuovo Posto Centrale, del rinnovo tecnologico di alcuni impianti e del rinnovo del sistema di distanziamento nel passante di Torino

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Nodo di Torino: adeguamento linea passante interno 1^ fase	J77110000290001	3,8	3,8	0,8	Esecuzione
Nodo di Torino: adeguamento linea passante interno 2^ fase	J77110000290001	6,7	6,7	0,3	Esecuzione
Upgrading nodo di Torino		554,1	97,0		Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	565	107	457		1	1	1	4	7	2	7	11	75

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Milano

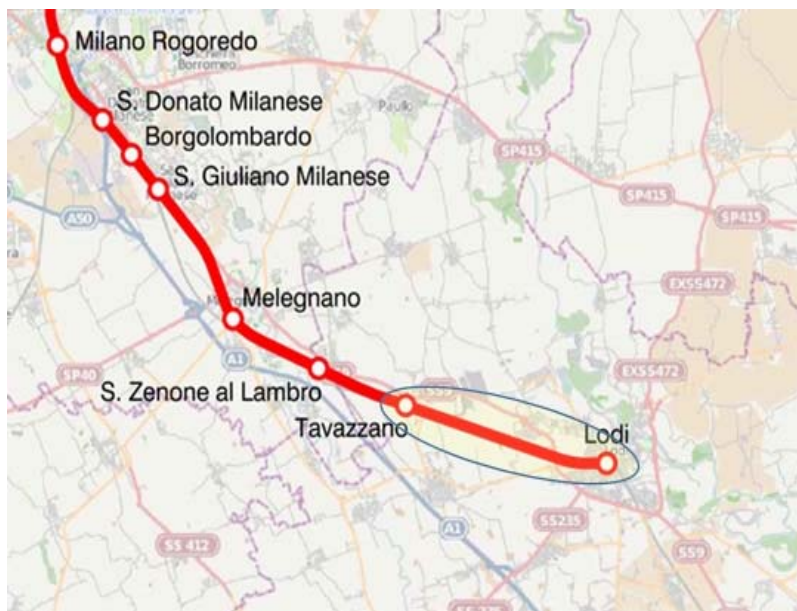
Progetto I181: Quadruplicamento Tavazzano-Lodi

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira all'incremento della capacità delle relazioni tra Milano e Bologna, Cremona e Mantova mediante il quadruplicamento della linea convenzionale.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento Tavazzano-Lodi											X		X			X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
160	3	3	0	0	0	0	0	0	157	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0					160		160	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse FSC 2014-2020 consentiranno di avviare la progettazione degli interventi.
0				3		3	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
		-													
Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	160	3	157	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	2	1	0
	160	3	157		0	0	0	0	0	0	2	1	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali nell'area sud di Milano;- riqualificazione territoriale;

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Milano

Progetto 0049A: Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inquadra nell'ambito del programma di raddoppio, per fasi funzionali, della linea regionale Milano-Mortara. Gli interventi costituiscono la prima fase funzionale e consistono nel raddoppio della tratta Milano S. Cristoforo - Albairate/ Vermezzo e nella realizzazione delle nuove fermate di Romolo e Tibaldi, la riallocazione della stazione di Milano Porta Romana con trasformazione in fermata.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate/Vermezzo										X							X	
Fermate Porta Romana e Tibaldi										X							X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
225	225	di cui: 225	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2016		
692			-467				225		

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
225						225

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il progetto di raddoppio della linea Milano – Mortara è stato oggetto di approvazione a mezzo Conferenza di Servizi del 28.10.2002, che ha autorizzato l'esecuzione della tratta da Milano - Cascina Bruciata e da Parona a Mortara, non approvando invece la tratta Cascina Bruciata – Parona. Il raddoppio della tratta Milano San Cristoforo - Albairate/Vermezzo (ex Cascina Bruciata) è stato attivato in data 7 dicembre 2009. I lavori hanno riguardato l'eliminazione di tutti i passaggi a livello (sostituiti con sottopassi e cavalcavia) ed il potenziamento degli impianti tecnologici della linea (apparati ACEI, alimentazione elettrica, sistema di distanziamento dei treni).

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate/Vermezzo	J31H96000070008	Esercizio	10-2002	3-2006	5-2003	-	11-2005	3-2007	3-2003	12-2004	10-2003	6-2014	12-2004	Conclusa	-	-
Fermate Porta Romana e Tibaldi	J31H96000070008	Affidamento	5-2006	-	12-2007	-	1-2017	1-2018	6-2011	12-2020	10-2018	12-2020	12-2020	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate/Vermezzo	202	202	0	Realizzazione	195	188	195	1	0	0	0	3	3
Fermate Porta Romana e Tibaldi	23	23	0	Realizzazione	1	1	1	1	0	6	12	3	0
	225	225	0		196	190	196	1	0	6	12	6	3

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi di prima fase consentiranno un incremento di capacità nel Nodo, creando le condizioni per un incremento quantitativo e qualitativo del livello di offerta e dei livelli di interscambio.

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Milano

Progetto 0049B: Raddoppio Milano-Mortara: completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inquadra nell'ambito del programma di raddoppio, per fasi funzionali, della linea regionale Milano-Mortara. Gli interventi costituiscono la fase di completamento e consistono nel raddoppio delle tratte Albairate/Vermezzo - Parona e Parona - Mortara, nella mitigazione ambientale nella tratta Milano Porta Romana - Milano S. Cristoforo e nell'eliminazione di tutti i passaggi a livello esistenti.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana										X							X	
Raddoppio tratta Albairate/Vermezzo-Parona	X										X						X	
Raddoppio tratta Parona-Mortara											X						X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
467	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	467	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0		467					467	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il progetto di raddoppio della linea Milano – Mortara è stato oggetto di approvazione a mezzo Conferenza di Servizi del 28.10.2002, che ha autorizzato l'esecuzione della tratta da Milano - Cascina Bruciata e da Parona a Mortara, non approvando invece la tratta Cascina Bruciata – Parona. La tratta centrale Albairate/Vermezzo (Cascina Bruciata) - Parona, di ca. 21 km, è inserita tra le opere di interesse strategico di cui alla Delibera CIPE del 21-12-2001 (c.d. Legge Obiettivo). RFI ha sviluppato il progetto preliminare, trasmettendolo nel 2003 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Amministrazioni ed Enti competenti. Nel 2006 il CIPE ha approvato il progetto preliminare, secondo le procedure di Legge Obiettivo, con un limite di spesa allora indicato pari a circa 392M€.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedura autorizzativa	Procedura di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Riqualficazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana	J31H96000070008	Prog. Definitivo*	-	-	7-2022	-	10-2023	6-2024	3-2023	2-2027	6-2024	3-2027	2-2027	In corso	-	-
Raddoppio tratta Albairate/Vermezzo-Parona	J31H96000070008	Prog. Preliminare*	-	-	9-2027	5-2029	8-2030	8-2031	9-2029	3-2036	8-2031	3-2036	3-2036	In corso	-	-
Raddoppio tratta Parona-Mortara	J31H96000070008	Prog. Preliminare*	-	-	-	-	4-2028	11-2028	8-2027	12-2029	8-2028	12-2030	12-2029	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Riqualficazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana	25	0	25	Prog. Definitivo	0	0							0
Raddoppio tratta Albairate/Vermezzo-Parona	391	0	391	Prog. Preliminare	0	0							0
Raddoppio tratta Parona-Mortara	51	0	51	Prog. Preliminare	0	0							0
	467	0	467		0	0							0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il completamento del raddoppio Milano – Mortara consentirà l'incremento della capacità garantendo l'incremento sia qualitativo sia quantitativo dei servizi regionali nel bacino di riferimento. Grazie al raddoppio verranno attrezzate tutte le stazioni con sottopasso e marciapiedi alti con incremento dell'accessibilità per i viaggiatori. Inoltre vi sarà la totale eliminazione dei passaggi a livello sulla direttrice consentendo un incremento della regolarità della linea.

Tabella A05-Programmi città metropolitana

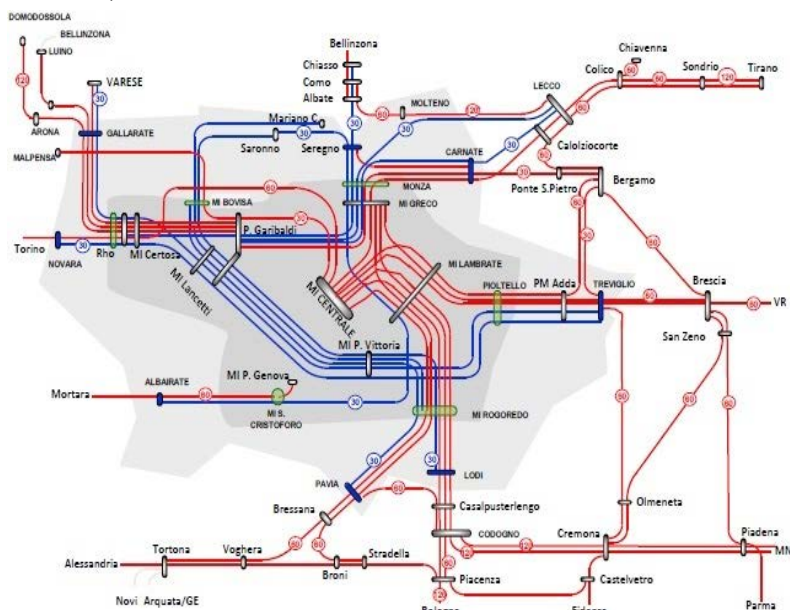
Milano

Programma P054: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Milano- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- interventi sul sistema di distanziamento come l'alta densità - Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Milano.

LE principali realizzazioni riguardano:- Adeguamento Infrastrutturale degli impianti (PRG) di Rho, Milano Lambrate, Milano Porta Garibaldi, Monza e Seregno con interventi di PRG- Tecnologie innovative per il distanziamento a 3-4' nella tratte del Nodo di Milano inclusa l'installazione dell'Alta Densità- Rinnovo tecnologico di principali apparati del Nodo di Milano (Gallarate, Milano Porta Garibaldi)- Interventi diffusi di upgrading delle linee dei Bacini Regionali/Metropolitani interessati da servizi ferroviari la cui committenza è della Regione Lombardia (Varese – Porto Ceresio).- Interventi di cui a Convenzione ed Accordi con la Regione Lombardia come ad come quello del 19 Gennaio 2016 per la regolarizzazione e lo sviluppo del servizio ferroviario regionale sulle linee a semplice binario e per la realizzazione di nuove fermate (Albate Camerlata)



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica				Status DPP		Obiettivi strategici									
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patù Sud	UE - workplan corridoio	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza	
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano					X	X	X	X	X						X	

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.267	622	di cui: 620	0	0	2	0	47	89	64	8	438	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
496		79				693	1.267	Explicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmata ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi) Inserimento nel perimetro delle progettazioni e delle prime realizzazioni, tra cui ACC Pavia, da P055_B e A2001B.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
496		54		72		622	Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare ulteriori fasi di potenziamento tecnologico propedeutici all'installazione dell'Alta Densità nel Nodo di Milano come rinnovo di apparati e sistema di distanziamento. Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:• Potenziamento tecnologico della stazione di Milano Certosa• Rinnovo tecnologico degli apparati e del sistema di distanziamento tra Milano Certosa e Milano Rogoredo / Pioltello inclusa l'installazione del sistema HD ERTMS.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono in corso di progettazione/realizzazione i seguenti interventi:• PRG ed ACC di Milano Lambrate• Sistema ad Alta Densità nel Nodo di Milano• Nuovi Apparati centrali di Milano Porta Garibaldi e Gallarate• Interventi di upgrading della Varese Porto Ceresio

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Efficientamento Rho e Pavia	J37I06000090001	43,2	43,2	28,6	Esecuzione
PRG e ACC Milano Lambrate (1^ fase)	J54B13001110001	85,0	85,0	3,1	Progettazione
Potenziamento tecnologico e infrastrutturale impianto Gallarate	J24H16000490001	37,5	37,5	0,3	Progettazione
Potenziamento tecnologico impianto Milano P.Garibaldi e velocizzazioni	J54H16001170001	77,0	77,0	0,4	Progettazione
Piano di upgrading nodo di Milano		980,8	335,3	0,0	Progettazione
Upgrading impianto Milano S. Rocco e altri interventi minori	J97B16000440001	12,6	12,6	0,0	Esecuzione
Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Milano (1^ fase)	J94H14000230001	30,0	30,0	0,0	Progettazione
Interventi Ponte San Michele tratta Paderno d'Adda-Calusco	J37B16000540001	1,0	1,0		Esecuzione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario			OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis. Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	1.267	622	646	57	39	33	61	38	60	90	52	287

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse							2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
	MEF	MIT	FSC	UE	Altro								
642	642	di cui:	636	0	0	7	0	0	0	0	0	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
642							642

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
601			-2	41	2	642

Le nuove risorse contrattualizzate nel CdP-I 2017-2021 consentiranno l'avvio della seconda opera funzionale.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Prima fase funzionale di PRG della stazione di Ge.Voltri: sono in corso lavori per l'alloggiamento delle tecnologie dei Gestori d'area, nonché le opere di piazzale per configurazione PRG di 1^a fase. Nel mese di ottobre 2016 è prevista l'attivazione della 1^a fase di Voltri in ACCM.

Prolungamento della bretella di Voltri (galleria Polcevera): attività di scavo in corso su due fronti (Borzoli e Fegino). PRG della stazione di Ge. Sampierdarena: in corso la rivisitazione della progettazione PRG di Genova Sampierdarena, finalizzata ad evitare la chiusura degli itinerari Nord-Sud dell'impianto di Genova Sampierdarena all'esercizio ferroviario, attraverso la realizzazione dell'intervento per fasi costruttive. Sestuplicamento Ge. P. Principe-Ge. Brignole: in corso le attività di scavo delle gallerie Colombo e S. Tomaso sul fronte lato Brignole. PRG di Genova Voltri: la progettazione definitiva è in fase di esame degli Enti coinvolti.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
1 ^a fase: Completamento variante Pegli-Voltri e PRG Voltri 1 ^a fase, quadruplicamento Voltri-Sampierdarena e PRG Sampierdarena, sestuplicamento P.Principe-Brignole/Terralba	J71H02000110008	Esecuzione	10-2002	9-2003	1-2004	3-2006	4-2007	12-2018	12-2008	6-2021	5-2009	12-2021	6-2021	Conclusa	Concluse	In corso
2 ^a fase: Completamento PRG Voltri	J71H02000110008	Prog. Definitivo	-	-	7-2018	-	1-2020	10-2020	7-2019	6-2024	10-2020	6-2024	6-2024	In corso	Concluse	In corso

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1 ^a fase: Completamento variante Pegli-Voltri e PRG Voltri 1 ^a fase, quadruplicamento Voltri-Sampierdarena e PRG Sampierdarena, sestuplicamento P.Principe-Brignole/Terralba	601	601	0	Realizzazione	246	236	246	16	35	53	62	63	126
2 ^a fase: Completamento PRG Voltri	41	41	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	0	2	39
	642	642	0		246	236	246	16	35	53	62	65	165

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Eliminazione dei colli di bottiglia nel nodo
- Separazione dei flussi di traffico passeggeri a lunga percorrenza e merci da quelli metropolitani-regionali
- Incremento dell'offerta di trasporto e della frequenza dei treni regionali e metropolitani
- Miglioramento del governo del traffico grazie alla realizzazione delle nuove tecnologie

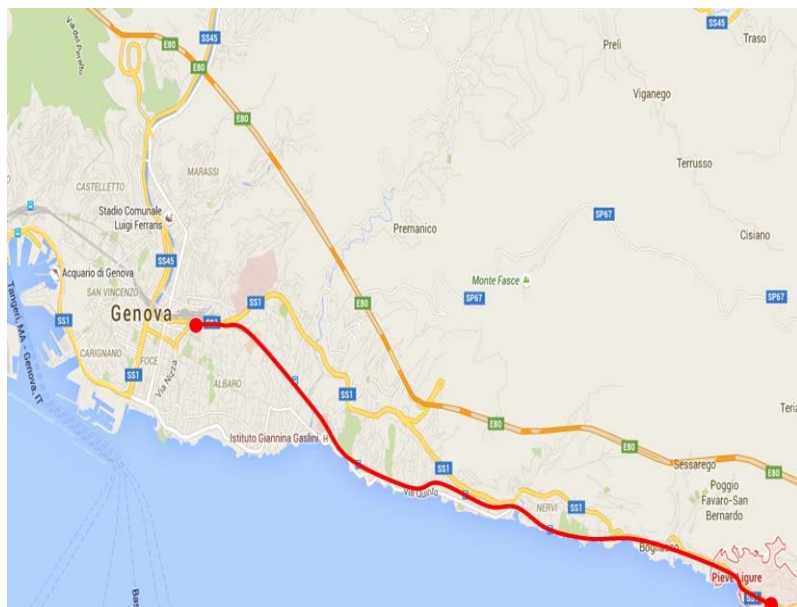
Tabella A05-Programmi città metropolitana

Genova

Progetto I045: Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il quadruplicamento della linea Genova-Roma nella tratta Genova Brignole - Pieve Ligure con l'obiettivo di specializzazione delle linee del levante ligure. Il potenziamento della tratta in ingresso al nodo di Genova consentirebbe l'attivazione di un servizio metropolitano e la velocizzazione della linea adibita a servizi lunga percorrenza. In alternativa dovrebbe essere valutata la possibilità di upgrade della linea esistente che consenta di sfruttare al meglio le potenzialità di materiale rotabile dedicato e adatto alla tortuosità delle linee liguri.



LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica		Status DPP		Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Invariante	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure				X					X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro		2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
750	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	727	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								Evoluzione coperture finanziarie	
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Inserimento stima di costo fase realizzativa	
39				711			750		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
		-													
Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure	750	0	750	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	750	0	750		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali tra Genova ed il levante ligure

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Genova

Programma P192: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova

Nuovo inserimento

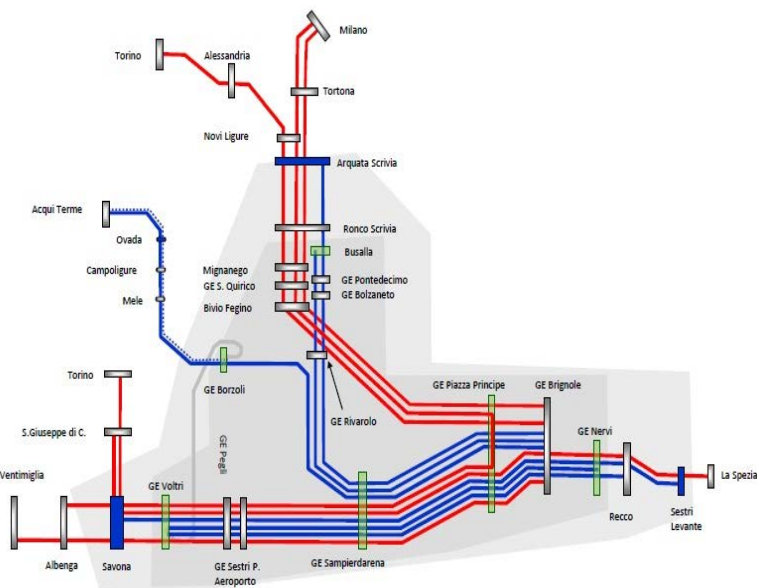
Interventi scorporati da programma P055 "Ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di: - adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Genova- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- interventi sul sistema di distanziamento come l'alta densità - Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Genova.

LOCALIZZAZIONE

Liguria



INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS X Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patù Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova									X	X								X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
154	24	di cui: 24	0	0	0	0	5	4	2	2	117	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro di miglioramenti	
0	4					150	154		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

infrastrutturali da P055_B-quota finanziata

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		4		20		24

Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare una prima fase di interventi in coerenza anche con l'Accordo Quadro con la Regione Liguria. Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi: • Prima fase di potenziamento tecnologico delle linee afferenti al Nodo di Genova, con priorità per le relazioni verso il levante ligure (linea Genova – La Spezia).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Interventi su SCC e laP - Genova	J81C05000010001	0,9	0,9	0,9	Esercizio
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova		152,9	22,9		Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario			OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis. Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	154	24	130	1	1	1	0	0	0	0	0	23

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Venezia

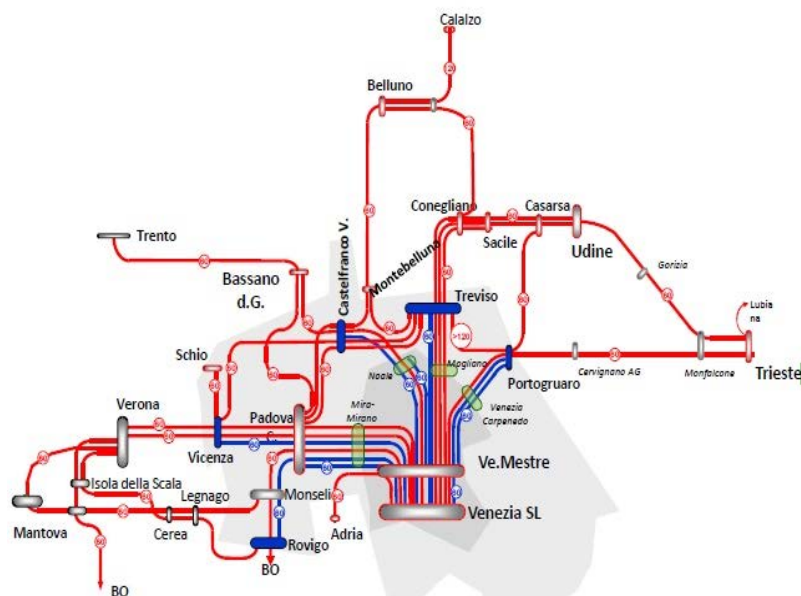
Programma P075: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Venezia.- Rinnovo tecnologico degli apparati Centrali (Venezia Santa Lucia) - Interventi di PRG (Venezia Santa Lucia e Venezia Mestre)- Adeguamento dei sistemi di distanziamento (Nuovo Sistema di Distanziamento tra Venezia Mestre e Venezia Santa Lucia) incluso installazione sistema ad alta densità- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica (Nuove SSE)- Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Venezia.

LOCALIZZAZIONE

Veneto



INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici		
	Allegato ai DEF 2017	Invariante	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento commissioni merci
	Altri Provvedimenti*	Project review	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
	Cofinanziamenti UE	Progetto di fattibilità			
	UE - workplan corridoio				
	FSC Cabina di Regia				
	FSC Patiti Sud				
	Accordi Internazionali				
	PIS XIII Allegato				
	PIS XI Allegato				
Intervento / Opere funzionali					
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	X	X	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
341	128	di cui: 108	0	0	0	19	11	41	37	7	117	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
80		25			7	229	341	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare gli interventi di installazione del sistema HD ERTMS a valle del completamento degli ulteriori progetti infrastrutturali e tecnologici sul Nodo di Venezia
80		18		29		128	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Ad oggi sono in fase di progettazione il nuovo Apparato Centrale di Venezia Lucia inclusi interventi di PRG ed il rinnovo del sistema di distanziamento per ottenere una specifica di distanziamento a 4' tra Venezia Mestre e Venezia Santa Lucia

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
PRG Venezia SL e nuovo blocco con distanziamento a 4' Venezia Mestre - Venezia SL	J14B13000240001	40,0	40,0	5,3	Esecuzione
Upg tecnologico nodo di Venezia			266,1	52,9	0,0
Nuovo impianto di manutenzione rotabili di Venezia Mestre	J74H17000180001	35,0	35,0	0,0	Esecuzione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	341	128	213		32	5	5	36	31	24	14	4	13

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Bologna

Progetto 1438: Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (contributo RFI)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Contributo finanziario per la realizzazione del nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno che prevede, per la parte ferroviaria, la variazione dell'attuale linea Bologna-Porretta per circa 1,8 km verso sud, dalla radice della stazione di Casalecchio fino al rio dei Gamberi, dove è previsto il riallaccio alla linea esistente, con una modifica di tracciato che prevede la realizzazione di una linea a singolo binario studiata in previsione di un futuro raddoppio della stessa e che comprende la realizzazione della nuova fermata interrata di Casalecchio centro, in galleria artificiale.



LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno											X							X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
49	1	1	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

CdP-I agg.2016	Evoluzione Costo						CdP-I 2017
	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	
49							49

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
1						1

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi sono in progettazione a cura di Società Autostrade

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo										Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
	Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità								
	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine							
													In corso	Da avviare	Da avviare				
Nodo ferroviario Casalecchio di Reno	J81J05000010008	Prog. Definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo ferroviario Casalecchio di Reno	49	1	48	Prog. Definitivo	1	1	1	0	0	0	0	0	0
	49	1	48		1	1	1	0	0	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati a migliorare l'inserimento dell'infrastruttura ferroviaria nel contesto territoriale

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Bologna

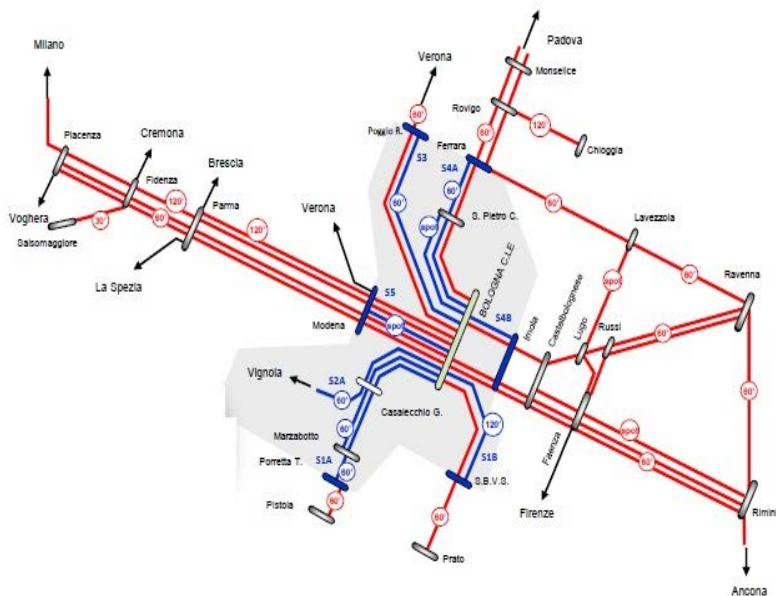
Programma P112: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Bologna- Rinnovo tecnologico degli apparati Centrali - Interventi di PRG - Adeguamento dei sistemi di distanziamento) incluso installazione sistema ad alta densità- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Bologna.

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna



INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica						Status DPP		Obiettivi strategici										
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza	
Intervento / Opere funzionali																			
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna						X			X	X	X						X		

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
274	58	di cui: 58	0	0	0	0	40	14	13	13	137	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata
CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
30		23				221	274	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di una prima fase di interventi nel Nodo di Bologna con interventi localizzati sulla stazione di Bologna Centrale. Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi: • PRG di Bologna - Centrale (Fase) • Potenziamento Tecnologico (ACCM) Bologna Centrale - PM Santa Viola.
30		3		25		58	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Ad oggi sono stati avviati una prima fase di interventi sulla linea Bologna - Rimini (PRG di Impianti)

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
SFM nodo di Bologna 2^ fase		26,0	0,0	0,0	Progettazione
Upgrading Nodo di Bologna		219,4	29,4	0,0	Progettazione
Interventi di potenziamento da Accordo quadro Bologna		29,0	29,0		Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis. Fase	Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	274	58	216		0	0	0	2	10	19	5	10	13

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Firenze

Progetto I185: Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira all'incremento della capacità delle relazioni tra Firenze e Bologna, Prato, Pisa, Pistoia mediante il quadruplicamento della linea convenzionale .



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto									X		X	X				X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
200	0	0	0	0	0	0	5	0	0	195	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)
CdP-I ultime	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0	0				200		200	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto	200	0	200	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0			0
	200	0	200		0	0	0	0	0				0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali nell'area nord di Firenze

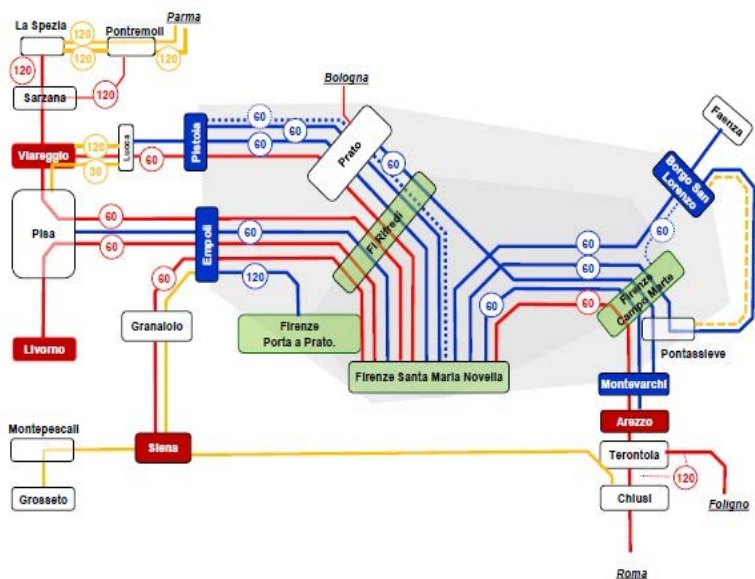
Tabella A05-Programmi città metropolitana

Firenze

Programma P076: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Firenze:- Rinnovo tecnologico degli apparati Centrali (ACC Multistazione del Nodo di Firenze incluso nuovo apparato di Firenze Santa Maria Novella)- Interventi di PRG - Adeguamento dei sistemi di distanziamento nelle tratte del Nodo di Firenze e delle tratte afferenti (Firenze –Empoli, Firenze – Prato)- Installazione del sistema ad Alta Densità nelle tratte del Nodo di Firenze- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Firenze.



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità	Miglioramento livelli di sicurezza
	Altri Provvedimenti*	Project review	Potenziamento tecnologico
	Cofinanziamenti UE	Invariante	Sistemi regionali e metropolitani
	UE - workplan corridoio		Potenziamento connessioni merci
	FSC Cabina di Reggia		Completamento valichi alpini
	FSC Patti Sud		Alta Velocità di Rete (AVR)
	Accordi Internazionali		
	PIS XIII Allegato		
	PIS XI Allegato		

Intervento / Opere funzionali

Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
437	203	193	10	0	0	0	6	84	3	3	138	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
100		44				293	437	

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate al completamento della 2 ^a fase di potenziamento tecnologico del Nodo di Firenze, inclusa la Firenze -Empoli
100		3		100		203	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È ultimata la 1^a fase di potenziamento del nodo (CTC Firenze-Roma). Ad oggi sono stati avviati/in corso di avvio gli interventi di Potenziamento Tecnologico del Nodo di Firenze con ACCM tra gli impianti di Firenze S.M,N, Firenze Rifredi, Firenze StatutoE' in corso la progettazione della 2^a fase di potenziamento tecnologico del nodo.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo	
ACC-M Pistoia - Prato			20,0	20,0	Progettazione	
Potenziamento tecnologico del nodo di Firenze: 1 ^a fase	J67111000230001		24,0	24,0	21,6	Esecuzione
Potenziamento tecnologico del nodo di Firenze: completamento	J67111000230001		82,0	2,0	0,7	Esecuzione
Potenziamento tecnologico del nodo di Firenze: 2 ^a fase	J67111000230001		74,0	74,0	0,6	Progettazione
Upgrading nodo di Firenze			237,0	83,4	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	437	203	234		24	23	23	2	25	32	18	18	86

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Roma

Progetto 0083: Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto consiste nella realizzazione della nuova stazione AV di Roma Tiburtina e nei connessi interventi di riassetto del tessuto urbano circostante, eseguiti da RFI per un migliore coordinamento nella fase realizzativa. La Nuova Stazione Tiburtina si configura come hub della mobilità della Capitale, garantendo l'interscambio con l'Alta Velocità, i servizi regionali, i collegamenti -anche diretti - con l'aeroporto di Fiumicino e la rete di trasporto pubblico locale, diventando a tutti gli effetti la più importante stazione ferroviaria romana. Gli interventi consistono nella realizzazione del nuovo fabbricato di stazione, dei parcheggi, della viabilità lato Pietralata, delle opere connesse alla Nuova Circonvallazione Interna e di opere per la valorizzazione dell'area.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

La nuova Stazione di Roma Tiburtina

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area										X							X	
Completamento fronte nomentano										X							X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
323	323	di cui: 116	0	0	0	206	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	
323							323

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
323						323

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Tutte le attività sono state completate, ad eccezione di alcune opere di valorizzazione delle aree del comprensorio per cui è in corso la CdS decisoria

CRONOPROGRAMMA

CRONOPROGRAMMA	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area	J31H98000030008	Esercizio	5-2001	11-2012	6-2002	3-2020	2-2004	7-2020	5-2005	11-2011	4-2005	7-2020	11-2011	Conclusa	Concluse	n.a.
Completamento fronte nomentano	J31H98000030008	Prog. Definitivo	-	-	12-2009	-	6-2018	9-2018	1-2019	-	9-2019	10-2020	-	In corso	Da avviare	n.a.

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area	283	283	0	Realizzazione	276	273	280	3	0	0	0	0	0
Completamento fronte nomentano	40	40	0	Realizzazione	2	2	2	0	0	2	8	10	18
	323	323	0		278	274	281	3	0	2	8	10	18

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati a migliorare l'inserimento dell'infrastruttura ferroviaria nel contesto territoriale migliorando i collegamenti tra i quartieri Nomentano e Pietralata, storicamente divisi dalla ferrovia

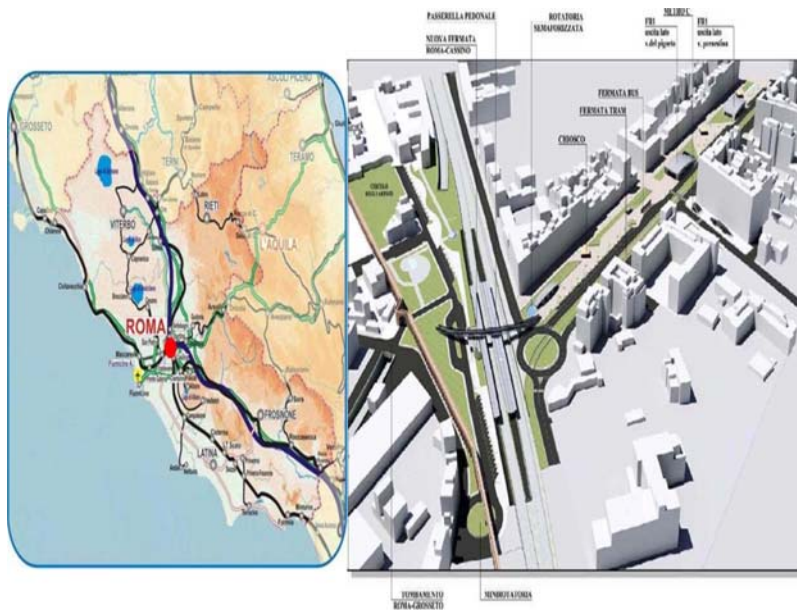
Tabella A05-Programmi città metropolitana

Roma

Progetto 1483: Nodo di interscambio di Pigneto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova fermata nel nodo di Pigneto tra le stazioni di Termini, Tiburtina, Tuscolana e Casilina, per consentire l'interscambio tra le reti ferroviaria regionale e la rete metropolitana, e nei connessi interventi di riassetto del tessuto urbano circostante. Gli interventi consistono nella realizzazione, per fasi funzionali, di due nuove fermate sulla linea Fara Sabina – Fiumicino Aeroporto (FL1) e sulla linea Roma Castelli / Cassino (FL4-FL6) in prossimità della fermata della Metro C. Nella prima fase sarà realizzata una nuova fermata sulla linea FL1, Fara Sabina-Fiumicino, un parziale tombamento del vallo ferroviario ed il collegamento con la limitrofa stazione della metro C.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Partì Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
1^ fase: fermata su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo		X	X
Completamento: fermata su linea FL4/6 e copertura vallo	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
78	63	di cui:	39	0	24	0	0	0	0	15	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
78							78

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
39				24		63

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Le opere del progetto complessivo consistono nella realizzazione di due nuove fermate sulla linea Fara Sabina – Fiumicino A./Roma-Cesano (FL1-FL3) e sulla linea Roma Castelli / Cassino (FL4-FL6) in prossimità della nuova fermata della Metro C. In prima fase sarà realizzata una nuova fermata sulla linea FL1 "Fara Sabina-Fiumicino"/FL 3 "Roma-Cesano" con il parziale tombamento del vallo ferroviario. Gli interventi in oggetto realizzano un'ulteriore fase di interscambio con le linee regionali.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

A seguito di criticità nel reperimento dei finanziamenti a carico del Comune di Roma, si è proceduto con le attività di progettazione degli interventi strettamente ferroviari (fermata del Pigneto FL1 -1°Lotto Funzionale della 1°Macrofase), di importo finanziato di circa 22 M€. Con Ordinanza Commissariale è stato approvato da Roma Capitale il progetto generale dell'intervento del Pigneto in linea tecnica, in particolare il progetto definitivo del primo lotto funzionale della fase 1. Attualmente è in corso la Progettazione Esecutiva a cura dell'appaltatore; l'inizio dei lavori è attualmente previsto per la fine del 2016.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
1^ fase: fermata su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo	J37106000070001	Affidamento	-	-	6-2006	12-2010	6-2016	2-2019	7-2015	4-2019	3-2014	6-2023	4-2019	In corso	Concluse	n.a.
Completamento: fermata su linea FL4/6 e copertura vallo	J37106000070001	Prog. Definitivo	-	-	-	-	4-2020	10-2020	9-2019	10-2024	10-2020	10-2023	10-2024	In corso	Concluse	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: fermata su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo	39	39	0	Realizzazione	3	3	3	5	13	14	4		0
Completamento: fermata su linea FL4/6 e copertura vallo	39	24	15	Realizzazione	0	0	0	0	1	1	7	10	6
	78	63	15		3	3	3	5	14	14	12	10	6

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone migliorando la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della Regione Lazio e del nodo di Roma. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un miglioramento della qualità dei servizi offerti alla clientela. I risultati saranno pertanto misurati attraverso l'indice di customer satisfaction della nuova stazione di Roma Pigneto, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento. Ulteriori risultati, allo stato attuale non quantificabili, sono connessi alla riqualificazione urbana.

Tabella A05-Programmi città metropolitane

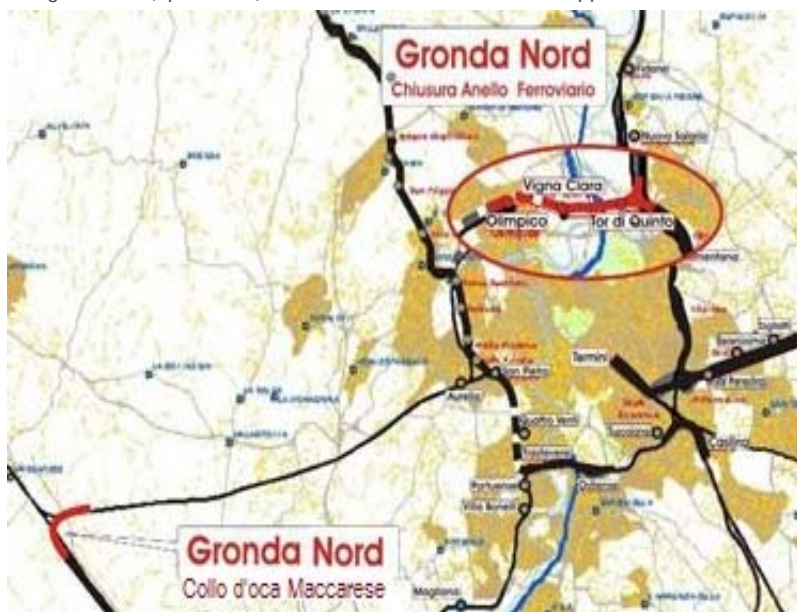
Roma

Progetto 0258_A: Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, in fase di rielaborazione per il mutato scenario di contesto, costituisce la prima fase funzionale del by-pass del nodo ferroviario di Roma da dedicare principalmente al traffico merci (linea di gronda). Il progetto originario prevede la chiusura dell'anello ferroviario della Capitale (Cintura Nord) tra Valle Aurelia e Tiburtina, individuata come fase prioritaria invariante funzionale anche al potenziamento dei servizi passeggeri, e la realizzazione di bretelle di collegamento tra la Cintura Nord e la linea Tirrenica con interconnessioni a Maccarese e a Ponte Galeria. Le opere di prima fase sono altresì funzionali al collegamento da nord all'aeroporto di Fiumicino.

L'intervento prevede la chiusura dell'anello ferroviario a nord di Roma, in parte già realizzata, per uno sviluppo complessivo di 27,8 km, che consiste nel completamento del tracciato a doppio binario fra Vigna Clara e Roma Smistamento/Nomentana. L'intervento comprende anche la realizzazione di una bretella ferroviaria a doppio binario tra il bivio Aurelia, sulla linea Roma-Pisa, e la sede esistente della linea fra Valle Aurelia e Vigna Clara (ripristinata), che verrà, in tale ambito, raddoppiata.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1ª fase: chiusura anello ferroviario	X					X				X					X	X		
2ª fase: collegamenti con linee Fiumicino, Tirrenica e Firenze-Roma	X					X					X				X	X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
547	16	di cui: 16	0	0	0	0	0	0	531	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo	
------------------	--

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
547							547

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
16						16

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Nel 2003 era stato inviato al MIT, per l'iter approvativo di Legge Obiettivo, il Progetto Preliminare sviluppato. Attualmente è in corso di avvio l'aggiornamento della Progettazione preliminare del 2003, integrata con la ipotesi di realizzare una variante fra nella zona di Tor di Quinto.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: chiusura anello ferroviario	J31H03000180008	Prog. Preliminare	11-2002	5-2021	1-2018	5-2019	12-2020	6-2021	3-2020	9-2024	6-2021	8-2024	9-2024	In corso	Da avviare	Da avviare
2^ fase: collegamenti con linee Fiumicino, Tirrenica e Firenze-Roma	J31H03000180008	Prog. Preliminare	-	-	1-2018	5-2019	12-2020	6-2021	3-2020	9-2024	6-2021	8-2024	9-2024	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: chiusura anello ferroviario	347	16	331	Prog. Definitivo	3	3	3	0	1	1	1	0	9
2^ fase: collegamenti con linee Fiumicino, Tirrenica e Firenze-Roma	200	0	200	Prog. Preliminare	0	0							0
	547	16	531		3	3	3	0	1	1	1	0	9

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Istituire nuovi servizi ferroviari passeggeri/merci

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Roma

Progetto 0260: Raddoppio Lunghezza-Guidonia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto consente di estendere il servizio metropolitano fino Guidonia, migliorando la mobilità nel quadrante orientale di Roma. Gli interventi consistono nella prosecuzione del raddoppio del tratto terminale della linea Roma-Pescara in ingresso al nodo di Roma per un'estesa di circa 10 km, ricalcando quasi per intero l'attuale tracciato da Lunghezza a Guidonia Colle Fiorito ad esclusione di un breve tratto in variante, funzionale alla realizzazione della nuova fermata di Bagni di Tivoli che sostituirà l'attuale stazione. Nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione di parcheggi di scambio a Guidonia Colle Fiorito e Bagni di Tivoli e di interventi di viabilità, nonché l'upgrade tecnologico della linea e l'inserimento nel sistema di telecomando del nodo di Roma.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	UE - workplan corridoio FSC Cabina di Reggia FSC Partii Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Raddoppio Lunghezza-Guidonia		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
150	150	di cui: 149	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								Evoluzione Coperture finanziarie	
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017		
150							150		

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	<small>Opere ultimate</small>	<small>Riclassifiche</small>	<small>Riduzioni</small>	<small>Incrementi</small>	<small>Rimodulazioni</small>	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno di garantire l'integrale copertura del progetto e sono finalizzate alla realizzazione di opere accessorie e di completamento
143					7	150	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' in corso la realizzazione delle opere di raddoppio ed il completamento delle progettazioni esecutive delle tecnologie.

CRONOPROGRAMMA

			Stato attuativo						Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
			CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine
			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				-	-
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	J31H03000190001	Esecuzione	-	10-2003	2-2006	7-2014	2-2011	11-2020	7-2009	2-2021	2-2011	5-2021	6-2021	Conclusa	Concluse	In corso			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	150	150	0	Realizzazione	90	36	42	8	35	32	21	12	0
	150	150	0		90	36	42	8	35	32	21	12	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento della capacità, eliminazione dei P.L., governo della circolazione centralizzato al Posto Centrale.

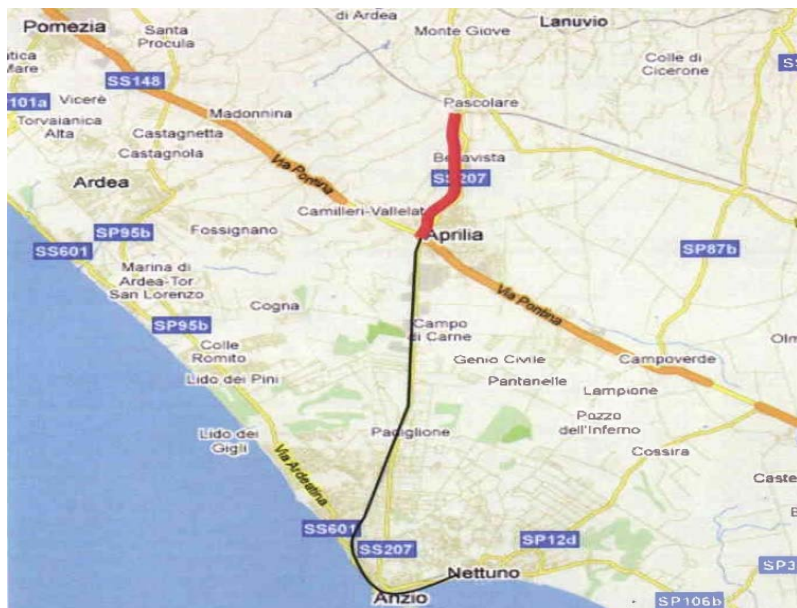
Tabella A05-Programmi città metropolitane

Roma

Progetto 0359: Raddoppio Campoleone-Aprilia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il raddoppio della linea regionale Roma-Nettuno nella tratta tra Campoleone e Aprilia. Gli interventi consistono nel raddoppio tra Campoleone e Aprilia per un'estesa di circa 6 km, nell'adeguamento del piano del ferro e potenziamento tecnologico delle stazioni di Campoleone, per l'innesto sulla linea Roma-Napoli via Formia, e Aprilia, per gestire il passaggio da doppio a semplice binario, nel completamento del sottopasso di Aprilia. Il progetto si inserisce in un più ampio programma di interventi per il potenziamento della linea Roma-Nettuno con upgrade dei sistemi di distanziamento e di gestione della circolazione, ed interventi puntuali di adeguamento del piano del ferro sui PRG nelle stazioni sede di incrocio sulla tratta Aprilia (e) - Nettuno (tronchini d'indipendenza, velocizzazione a 60 km/h degli itinerari deviati) previsti in altro progetto di investimento.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità	Miglioramento livelli di sicurezza
	Altri Provvedimenti*	Project review	Potenziamento tecnologico
	Cofinanziamenti UE	Invariante	Sistemi regionali e metropolitani
	UE - workplan corridoio		Potenziamento connessioni merci
	FSC Cabina di Regia		Completamento valichi alpini
	FSC Partì Sud		Alta Velocità di Rete (AVR)
	Accordi Internazionali		
	PIS XIII Allegato		
	PIS XI Allegato		
Intervento / Opere funzionali			
Raddoppio Campoleone-Aprilia	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
60	60	di cui: 25	0	15	0	20	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
60							60

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
30				15	15	60

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. L'intervento è previsto nella Convenzione sottoscritta in data 18 dicembre 2012 tra Regione Lazio e RFI inerente "Interventi di potenziamento della Rete Ferroviaria Regionale - Ammodernamento e potenziamento della linea Campoleone - Nettuno (FR8) - Raddoppio della tratta Campoleone- Aprilia". Nello specifico le opere consistono nel: raddoppio del binario tra le stazioni di Campoleone ed Aprilia (lunghezza circa 6 km); modifiche puntuali per la razionalizzazione e la velocizzazione del PRG delle stazioni di Campoleone ed Aprilia; adeguamento degli apparati, del sistema di distanziamento, dei sistemi di gestione della circolazione e dei sistemi di informazione al pubblico per recepimento delle modifiche infrastrutturali.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' stata sviluppata la progettazione preliminare degli interventi

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Raddoppio Campoleone-Aprilia	J77112000010008	Prog. Preliminare	1-2014	12-2014	3-2017	6-2018	7-2019	1-2020	10-2018	7-2019	4-2020	12-2021	12-2021	Da avviare	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Campoleone-Aprilia	60	60	0	Realizzazione	1	1	1	0	1	1	10	24	23
	60	60	0		1	1	1	0	1	1	10	24	23

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della Regione Lazio e del nodo di Roma. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un incremento della frequenza dei servizi sulla tratta interessata dai lavori di raddoppio. Tale risultato è tuttavia strettamente correlato al tipo di materiale rotabile e alla tipologia di servizio adottato e quindi, nelle more della definizione di un modello di esercizio concordato con la Regione, la misura del risultato sarà valutata in base di incremento della capacità teorica della tratta.

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Roma

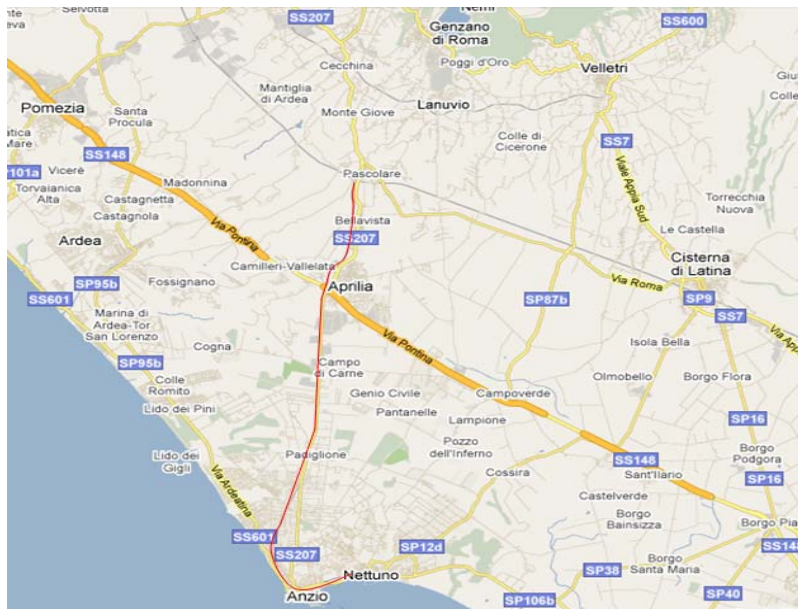
Progetto I086: Raddoppio Aprilia-Nettuno

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira all'incremento della capacità delle relazioni tra Roma e Nettuno mediante il raddoppio dell'attuale linea a semplice binario.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato ai DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Partii Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento commissioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Raddoppio Aprilia-Nettuno		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
200	0	0	0	0	0	0	0	200	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Nuova esigenza concordata con il territorio (vedi scheda intervento)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0					200		200	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
		-													
Raddoppio Aprilia-Nettuno	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Aprilia-Nettuno	200	0	200	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	200	0	200		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali nell'area sud di Roma e specificatamente sulla relazione Roma-Nettuno

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Roma

Progetto 0331: Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la prosecuzione del raddoppio della linea regionale Roma-Viterbo nella tratta tra Cesano e Bracciano, per estendere il servizio metropolitano fino Bracciano e migliorare la mobilità nel quadrante nord di Roma.

Gli interventi consistono nel raddoppio in affiancamento al binario esistente per un'estesa di circa 16 km, tra la stazione di Bracciano e la stazione di Cesano, l'eliminazione di tutti i passaggi a livello e nell'upgrade del sistema di distanziamento treni.

La linea Roma – Viterbo, da Roma Ostiense fino a Viterbo Porta Fiorentina, ha una estesa pari a 87,75 km; è a doppio binario da Ostiense fino a Cesano (km 27,64), a semplice binario da Cesano a Viterbo. L'intervento è suddiviso in due fasi funzionali: Raddoppio Cesano - Vigna di Valle; Raddoppio Vigna di Valle – Bracciano.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Partì Sud	Accordi Internazionali	PIS XIII Allegato	PIS XI Allegato	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta Cesano-Vigna di Valle		X								X							X	
Tratta Vigna di Valle-Bracciano		X									X						X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
250	13	di cui: 13	0	0	0	0	129	0	108	0	0	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
250							250

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
13						13

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sviluppata la Progettazione Preliminare, rispetto al quale il Comune di Bracciano ha sollevato opposizione in riferimento alla soluzione di attraversamento a raso del PL di via Napoli. A tale proposito è stato predisposto uno studio con tre soluzioni alternative per la soluzione della criticità legata all'attraversamento di Bracciano. In corso l'avvio la progettazione definitiva degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Tratta Cesano-Vigna di Valle	J21C08000000009	Prog. Preliminare	4-2010	-	3-2017	5-2018	2-2019	11-2019	11-2019	12-2023	7-2020	9-2023	12-2023	Da avviare	Da avviare	Da avviare
Tratta Vigna di Valle-Bracciano	J21C08000000009	Prog. Preliminare	-	-	1-2018	10-2019	2-2020	11-2020	11-2020	12-2024	7-2021	9-2024	12-2024	Da avviare	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Cesano-Vigna di Valle	142	13	129	Prog. Definitivo	0	0	1	0	1	5	7		0
Tratta Vigna di Valle-Bracciano	108	0	108	Prog. Definitivo	0	0							0
	250	13	237		0	0	1	0	1	5	7		0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Condizioni favorevoli per la velocizzazione dei servizi, miglioramento dell'accessibilità al servizio da parte della Clientela.

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Roma

Progetto 1417: Potenziamento linee Castelli Romani

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il potenziamento infrastrutturale e tecnologico delle linee regionali Roma-Abano e Roma-Frascati. Gli interventi consistono nella realizzazione di un posto di incrocio nella stazione di Marino sulla linea Albano - Ciampino, con interventi sul sottopasso e pensiline, e nella realizzazione della nuova fermata di Villa Senni ed adeguamento/potenziamento tecnologico della stazione di Frascati sulla linea Frascati - Ciampino, che sarà interessata anche interventi di da rinnovo della linea di contatto ed opere per il telecomando della linea. Nell'ambito del progetto si procederà al potenziamento della SSE di Ciampino.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Partii Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento commissioni merci Completamento valichi alpini Alla Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Potenziamento linee Castelli Romani		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
21	21	di cui: 18	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
21							21

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
21						21

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Conclusi i lavori a Marino ed a Frascati nell'ambito del potenziamento della linea Ciampino - Frascati. L'attivazione del sottopasso di Marino è avvenuta in data 5.05.2014; l'attivazione del PRG di Marino è avvenuta a settembre 2015. Per la nuova stazione di Villa Senni si è ancora in attesa della approvazione del progetto definitivo da parte del Comune di Grottaferrata e successiva chiusura della Conferenza di Servizi

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Potenziamento linee Castelli Romani	J91H92000040111	Esecuzione	12-2004	-	9-2005	12-2017	9-2005	5-2019	4-2018	10-2018	12-2011	8-2021	12-2021	Conclusa	Concluse	Concluse

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento linee Castelli Romani	21	21	0	Realizzazione	14	12	12		1	1	0	1	5
	21	21	0		14	12	12		1	1	0	1	5

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Condizioni favorevoli per velocizzazione dei servizi FL4, miglioramento dell'accessibilità al servizio da parte della clientela

Tabella A05-Programmi città metropolitana

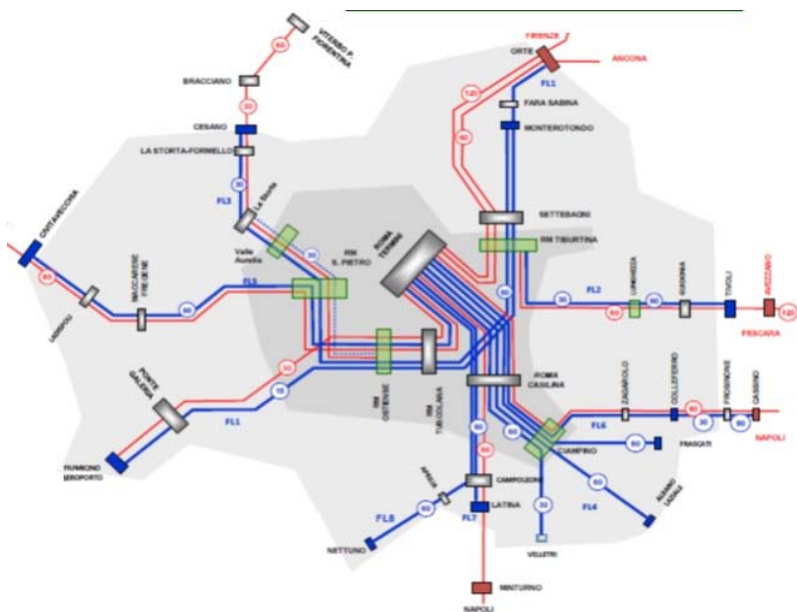
Roma

Programma P053: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Firenze:- Rinnovo tecnologico degli apparati Centrali- Interventi di PRG - Adeguamento dei sistemi di distanziamento nelle tratte del Nodo di Roma e delle tratte afferenti- Installazione del sistema ad Alta Densità nelle tratte del Nodo di Roma- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Roma.

Le principali realizzazioni consistono in:- tratte Orte (e) – Roma Tiburtina(e), Roma Casilina(e) – Campoleone – Nettuno(i) e Roma Casilina (e) - Ciampino – Colferro (i): realizzazione di nuovi apparati di stazione e sistemi di distanziamento, nuovo sistema di supervisione e regolazione, PRG e TE funzionali al telecomando stesso e coerente con il previsto rightsizing delle linee; realizzazione del nuovo Posto Centrale presso il fabbricato "B" di Roma Termini.- potenziamento impianto di Casilina: nuovo ACC e bretella merci verso linea Roma-Napoli via Formia- potenziamento impianto di Tuscolana: nuovo ACC e 1^ fase di PRG per la fluidificazione dei traffici- tratta Ciampino-Capannelle: realizzazione di una nuova coppia di binari su sede esistente costruita negli anni '80, previa sistemazione e completamento della stessa, per separazione dei traffici tra linea Cassino e linee dei Castelli- interventi per la riattivazione di un servizio «a spola» su binario singolo tra le stazioni di Valle Aurelia e di Vigna Clara, attraverso il ripristino delle opere realizzate in occasione dei Mondiali '90, la realizzazione di impianti di segnalamento, la ristrutturazione della stazione di Vigna Clara e la predisposizione per la sicurezza della galleria Cassia Monte Mario e nelle gallerie di interconnessione con la linea Roma-Viterbo



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica		Status DPP		Obiettivi strategici					
	PIS XIII Allegato	PIS XI Allegato	Invariante	Project review	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	X	X	X	X				X		

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.610	722	538	172	0	7	6	54	53	39	47	695	0

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
708	-9	196				716	1.610

Explicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi) Inserimento nel perimetro delle fasi progettuali e delle prime realizzazioni, tra cui miglioramenti LL Roma-Firenze, da P055_B.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
708	-9	46			-22	722

L'intervento è stato riprogettato/riprogettato per finanziare gli interventi accessori e di completamento connessi al raddoppio Lunghezza-Guidonia (vedi 0260) e alla realizzazione del nodo intermodale di Pigneto (vedi 1483), ottimizzando l'utilizzo delle risorse in ambito nodo di Roma

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Tratte Orte (e) – Roma Tiburtina(e), Roma Casilina(e) – Campoleone – Nettuno(i) e Roma Casilina (e) - Ciampino – Colleferro (i): Tutti gli interventi sono in corso di realizzazione Casilina: attivato il nuovo ACC su piano del ferro attuale; Progettazione definitiva Bretella Casilina in corso (i maggiori tempi per indagini archeologiche non consentono la chiusura della CdS) Tuscolana: in avvio PD PRG di Tuscolana 1^ fase e nuovo ACC su piano del ferro attuale Tratta Capannelle-Ciampino: in corso la progettazione definitiva Tratta Valle Aurelia-Vigna clara: interventi completati

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
PRG Roma Tiburtina	J31H03000220008	112,3	112,3	108,0	Esecuzione
ACC Casilina	J31H03000150008	27,5	27,5	23,3	Esecuzione
Upgrading rete viaggiatori DTP Roma - 2013	J57E13000260001	21,7	21,7	16,4	Esecuzione
Upgrading rete viaggiatori DTP Roma - 2016	J57B16000410001	12,2	12,2	7,3	Esecuzione
Potenziamento tecnologico del nodo di Roma	J77I11000000009	176,0	176,0	89,9	Esecuzione
Collegamento Ostiense - Valle Aurelia - Vigna Clara	J84H15001310001	70,0	70,0	34,1	Esecuzione
Interventi per lo sviluppo del nodo di Roma (tecnologie Cesano-Ostiense)	J34H14000500001	42,0	42,0	11,2	Esecuzione
Bretella merci Casilina	J31H03000150008	28,0	28,0	1,4	Affidamento
Quadruplicamento Ciampino - Capannelle	J31H96000000011	62,0	49,0	2,2	Progettazione
ACC Tuscolana e 1^ fase PRG	J31H03000150008	85,1	71,9	1,6	Progettazione
Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Roma FL4/6 tratta Casilina-Ciampino	J34H14000460001	15,0	15,0	0,2	Esecuzione
Upgrading nodo di Roma		771,3	33,4		Progettazione
Potenziamento impianti ferroviari e valorizzazione aree Roma Tiburtina 2^ fase		63,4	63,4	0,0	Progettazione
PRG e ACC di Roma Tuscolana e Roma Casilina	J31H03000150008	123,4	0,0		Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	1.610	722	887		391	282	295	71	76	72	71	55	81

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Napoli

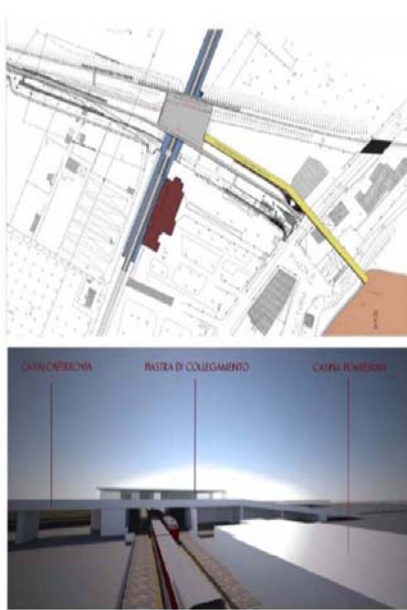
Progetto P211: Nodo complesso di Pompei

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria "Pompei Scavi" che sorgerà sull'intersezione della linea RFI Napoli - Salerno con la linea della Circumvesuviana Napoli - Sorrento. L'hub avrà la funzione di nodo di smistamento del flusso turistico verso il sito archeologico e di interscambio con la linea Circumvesuviana Napoli - Sorrento e con gli altri modi di trasporto via terra. Il progetto prevede l'accesso diretto alla rete ferroviaria delle Ferrovie dello Stato e il collegamento tra Pompei e le principali città italiane con i treni ad Alta velocità. Una piastra multifunzionale copre i binari Rfi alla stessa quota della linea Circum che passa sopra: la struttura svolgerà la funzione di fabbricato viaggiatori sia per collegamenti Eav che per quelli di Ferrovie dello Stato. La piastra, chiusa da ampie vetrate, sarà collegata direttamente agli scavi da un percorso pedonale attrezzato di 200 metri, un tunnel sopraelevato in vetro e acciaio che unirà la nuova stazione con l'area archeologica, in corrispondenza della Villa Imperiale e dell'ex Antiquarium. Ciò dovrebbe coincidere con il ridimensionamento dell'attuale stazione Circum di Pompei scavi-Villa dei Misteri, e con una nuova organizzazione dei flussi turistici. La nuova stazione di interscambio, concepita su due livelli, occuperà una superficie complessiva di 1500 metriquadri.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patii Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nodo complesso di Pompei									X	X								X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	milioni di euro																
	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4				
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026					
33	33	di cui:	2	0	31	0	0	0	0	0	0	0					

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo		milioni di euro																
------------------	--	-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Nuova esigenza di investimento (programmazione FSC 2014-2020)
0		2		31			33	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse FSC 2014-2020 consentiranno di completare la progettazione ed avviare la realizzazione degli interventi.
0		2		31		33	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Nodo complesso di Pompei	Studio di fattibilità														

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo complesso di Pompei	33	33	0	Realizzazione	0	0	0	4	7	7	7	7	8
	33	33	0		0	0	0	4	7	7	7	7	8

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali nell'area di Napoli- miglioramento dei livelli di interscambio tra la rete ferroviaria nazionale e le altre modalità di trasporto

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Napoli

Progetto P212: Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento consiste nello studio di fattibilità per il collegamento del Porto con il "fascio basso" dell'impianto ferroviario Napoli Traccia e la riorganizzazione dell'infrastruttura ferroviaria portuale coerentemente con le nuove linee di sviluppo pianificate dall'Autorità Portuale.

Lo studio di fattibilità sviluppato, che deve essere completato nel dettaglio, ha individuato due alternative progettuali, derivanti dalla modalità con cui si risolve l'interferenza tra il raccordo ferroviario e la stessa via Galileo Ferraris. Gli importi stimati nello studio di fattibilità delle due soluzioni oggetto di studio sono: Soluzione progettuale 1 – sottoattraversamento di Via G. Ferraris: ME 128, limite di spesa massimo dell'intervento. Soluzione progettuale 2 – interrimento di Via G. Ferraris ME 60, limite di spesa massimo dell'intervento.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patii Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Collaborazioni UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli									X			X						X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1	1	di cui:	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	Nuova esigenza di investimento (programmazione FSC 2014-2020)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2016		
0					1		1		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse FSC 2014-2020 sono destinate ad ulteriori approfondimenti progettuali richiesti dalla regione Campania
0				1		1	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' stato sviluppato lo studio di fattibilità. Sono in corso approfondimenti su richiesta della regione Campania.

CRONOPROGRAMMA

		Stato attuativo		Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
				Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità
				Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine	
		CUP															
Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli		Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	1	1	0	Studio di fattibilità	0	0			1				0
	1	1	0		0	0			1				0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento del sistema di movimentazione delle merci del porto di Napoli da/per i principali nodi logistici regionali ed extraregionali

Tabella A05-Programmi città metropolitana

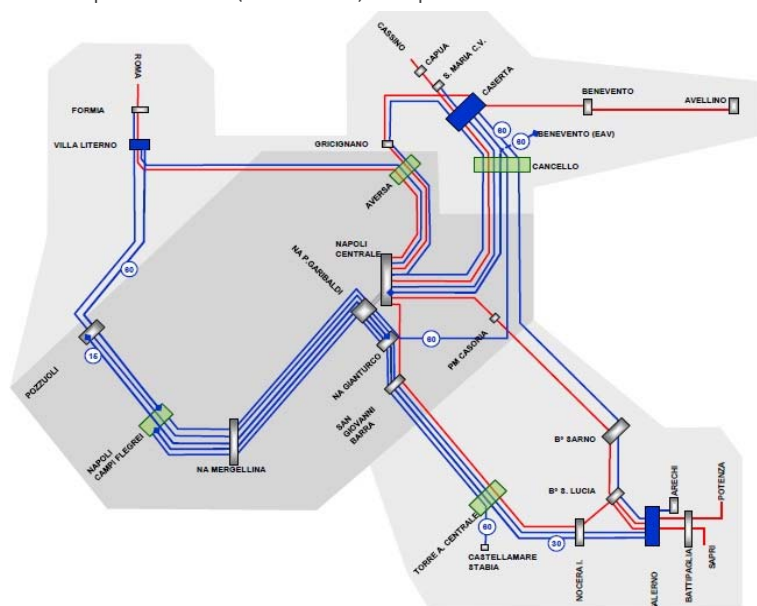
Napoli

Programma P134: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Napoli:- Rinnovo tecnologico degli apparati Centrali - Interventi di PRG - Adeguamento dei sistemi di distanziamento nelle tratte del Nodo di Napoli con priorità al passante Pozzuoli – San Giovanni Barra- Installazione del sistema ad Alta Densità nelle tratte del Nodo di Napoli con priorità al passante Pozzuoli – San Giovanni Barra- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Napoli.

Le principali realizzazioni in corso riguardano l'inserimento in SCC delle linee Nodo di Napoli:fase a): Villa Literno - Napoli Centrale, Canello – Sarno, S. Marcellino– Maddaloni Marcanise, nonché la tratta Napoli S. Giovanni Barra - Nocera Inferiore – Salerno (via Cava dei Tirreni).fase b): Salerno – Battipaglia, dove si prevede l'inserimento in telecomando della stazione di Pontecagnano e la tratta Sparanise – 2° bivio Caserta Nord – Caserta, dove è previsto il rinnovo degli apparati delle stazioni di Capua e di S. Maria Capua a Vetere nonché la realizzazione di alcuni interventi puntuali di adeguamento del PRG.Si prevede inoltre l'upgrade del sottosistema circolazione ed informazione al pubblico sulla linea Villa Literno – Napoli Gianturco (via Pozzuoli) – Napoli S. Giovanni Barra.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli						X		X	X	X						X	

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
710	133	di cui: 27	0	39	68	0	38	38	39	36	426	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
3		129				577	710	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmata ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi) Inserimento nel perimetro delle progettazioni e delle prime realizzazioni, tra cui il potenziamento tecnologico nel nodo di Napoli, da P055_B e A2001A.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
3		91		39		133	Le nuove risorse sono destinate al proseguimento delle fasi di potenziamento tecnologico del Nodo propedeutiche e correlate anche all'installazione del sistema ad alta densità. Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi: • Nodo complesso in corrispondenza della stazione FS di Salerno Centrale (intervento finanziato con fondi FSC 2014-2020) • Adeguamento tecnologie Passante ferroviario di Napoli (intervento finanziato con fondi FSC 2014-2020). Nello specifico su Salerno è previsto il potenziamento del Piano Regolatore Generale di stazione con realizzazione di un nuovo marciapiede a servizio del binario VIII e prolungamento dell'attuale sottopasso; realizzazione di una asta di manovra la Arechi/Battipaglia per l'accesso agli impianti di ricovero treni; upgrading dell'apparato di stazione e dei sistemi di Informazione e Comunicazione al Pubblico, compreso nuovo sistema IaP della linea metropolitana Salerno – Arechi. Sul passante di Napoli è previsto l'upgrade del regime di circolazione sulla tratta Pozzuoli - Napoli Gianturco della linea Villa Literno - Napoli S. Giovanni Barra, con contestuale implementazione di tecnologie innovative (ERTMS HD) per consentire la riduzione dei tempi di distanziamento tra i treni

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso la 1^ e 2^ fase di potenziamento del nodo. È in corso lo studio di fattibilità di ulteriori interventi

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Potenziamento tecnologico del nodo di Napoli	J67110000020001	77,1	77,1	47,4	Esecuzione
Interventi su SCC e IaP - Napoli	J11J04000070211	0,7	0,7	0,3	Esecuzione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli		632,3	55,5		Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	710	133	577		67	41	48	14	5	6	18	17	24

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Bari

Progetto 0149: Sistemazione nodo di Bari

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, articolato in ben distinte opere funzionali, prevede il raddoppio delle tratte terminali di accesso al nodo delle linee Bari-Taranto e Bari-Lecce, nonché la creazione di un itinerario di by-pass per il traffico merci dalle linee Adriatica verso i porti di Taranto e Gioia Tauro. La prima fase funzionale, ultimata nel 2004, ha riguardato il raddoppio della linea Bari-Lecce nella tratta Bari Parco Sud – Bari Torre a Mare. Un secondo intervento, ultimato nel 2009, è consistito nella realizzazione di una bretella merci a semplice binario di collegamento della linea Bari-Taranto con la stazione merci di Bari Parco Nord e la linea Adriatica, e in una variante a semplice binario del ramo viaggiatori della linea Bari – Taranto in ingresso a Bari C.le con modifiche alla radice nord. Le opere in corso, strettamente correlate al progetto di raddoppio della linea Bari-Taranto tra Bitetto e Bari S.Andrea, riguardano il raddoppio in variante della tratta Bari S.Andrea-Bari c.le ed il potenziamento tecnologico del nodo di Bari Parco Nord che gestirà nel "Bivio S. Andrea" la suddivisione in due rami, merci e viaggiatori, della linea Bari – Taranto raddoppiata.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patiti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto		X	X
Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le		X	X
Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
160	145	di cui: 115	0	0	30	0	15	0	0	0	0	0

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
160							160

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
160			-15			145

La fase finanziata dell'intervento è stata ripermetrata a seguito della riduzione dei finanziamenti PON-FESR 2007-2013. I finanziamenti residui sono comunque sufficienti alla realizzazione delle prime fasi funzionali. Il fabbisogno residuo è relativo ad opere accessorie e di completamento quali la realizzazione cabina TE a seguito delle modifiche all'armamento e TE della radice di Bari P.N. lato Taranto e la realizzazione di binari di stazionamento della stazione di Bari C.le

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

CRONOPROGRAMMA

			Stato attuativo						Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
			CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto	J71H98000000001	Esercizio	-	-	-	-	7-2000	-	11-2005	11-2005	10-2001	8-2011	11-2005	-	-	-			
Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	J71H98000000001	Prog. Definitivo	-	-	-	-	7-2017	10-2018	11-2018	7-2019	7-2019	3-2022	12-2021	-	-	-			
Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord	J71H98000000001	Esecuzione	2-2009	-	2-2009	-	3-2012	4-2018	3-2011	6-2015	7-2008	6-2018	6-2015	n.a.	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto	116	116	0	Realizzazione	108	85	109	0	3	3	2	0	
Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	10	0	10	Realizzazione	0	0						0	
Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord	33	28	5	Realizzazione	17	17	19	3	2	3	2	0	
	160	145	15		125	102	128	3	2	6	5	2	

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale; Miglioramento del servizio

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Bari

Progetto 0332A: Nodo di Bari: Bari Sud

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel più vasto programma progettuale relativo all'evoluzione del nodo ferroviario di Bari volto alla razionalizzazione, riorganizzazione e miglioramento in generale del trasporto ferroviario, al miglior inserimento delle reti ferroviarie nel territorio urbano della città di Bari e alla riqualificazione e valorizzazione urbanistica delle aree non più funzionali all'esercizio ferroviario che saranno dismesse. L'intervento consiste nella realizzazione di una variante della linea ferroviaria in uscita dalla Stazione di Bari Centrale in direzione sud, nel tratto Bari C.le – Bari Torre a Mare. L'estesa dell'intervento è di circa 10,5 km e la velocità di tracciato è pari a 160 km/h con alcune limitazioni nel tratto in uscita da Bari C.le. È prevista inoltre la realizzazione di due nuovi impianti: la fermata "Campus" e la stazione "Bari Executive".



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	X					X				X			X				X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
391	391	di cui: 136	0	0	255	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
396		-5					391	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
396		-5		155	-155	391

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

' in corso l'attività negoziale relativa all'affidamento degli interventi. In particolare, si fa presente che la stazione appaltante ha proceduto all'esclusione dal procedimento di gara della prima impresa classificata (colpita da interdittiva antimafia) e della seconda (per il mancato possesso di alcuni requisiti di ordine generale e tecnico). Le stesse imprese hanno presentato ricorso giudiziale contro la suddetta esclusione. Si è in attesa della determinazione da parte dei TAR di Catania e Lazio.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	J11C09000000009 Affidamento	2-2008	4-2020	2-2013	6-2017	7-2015	1-2018	2-2015	11-2021	4-2017	10-2022	11-2021	Conclusa	Concluse	In corso	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	391	391	0	Realizzazione	27	15	36	34	25	75	80	75	66
	391	391	0		27	15	36	34	25	75	80	75	66

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La realizzazione delle opere si colloca nell'ambito della necessità di riordino e razionalizzazione del nodo ferroviario di Bari. I principali benefici attesi sono: Liberare il centro di Bari e tutta la città dalla presenza di una linea che la divide in due parti, impedendo di fatto la comunicazione di interi quartieri tra loro ed essendo tra le concause del congestionamento dell'area centrale con i passaggi a livello ed i pochi sottopassi; Avviare iniziative di riqualificazione urbanistica attivabili nelle aree ferroviarie che saranno dismesse sia per la realizzazione di nuovi tracciati, sia sopra le aree rese disponibili dall'armamento.

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Bari

Progetto 0332B: Nodo di Bari: Bari Nord

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel più vasto programma progettuale relativo all'evoluzione del nodo ferroviario di Bari volto alla razionalizzazione, riorganizzazione e miglioramento in generale del trasporto ferroviario, al miglior inserimento delle reti ferroviarie nel territorio urbano della città di Bari e alla riqualificazione e valorizzazione urbanistica delle aree non più funzionali all'esercizio ferroviario che saranno dismesse. L'intervento, in fase di rivisitazione progettuale, prevede una variante altimetrica della linea "Adriatica" per l'interramento della tratta S. Spirito - Palese, parte in trincea aperta e parte in galleria artificiale sullo stesso sedime della linea in esercizio, per consentire un migliore inserimento nel contesto territoriale e l'eliminazione delle attuali interferenze con la rete viaria.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Bari Nord: interrimento tratta Bari S.spirito - Palese	X					X					X		X				X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
633	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	631	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
628		5					633	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		5	-3			2

La fase finanziata dell'intervento è stata ripermetrata a seguito della riduzione dei finanziamenti connessi al PON-FESR 2000-2006. I finanziamenti residui sono comunque sufficienti all'espletamento delle attività in corso (completamento progettazione preliminare).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il Progetto Preliminare per l'interramento tratta S. Spirito-Palese, è stato inoltrato al MIT a dicembre 2009 per il successivo iter approvativo ai sensi delle procedure previste dalla Legge Obiettivo. RFI ha già sottoscritto con il Comune di Bari le convenzioni necessarie per realizzare le opere sostitutive (sottopassi, cavalcavia) funzionali all'eliminazione dei passaggi a livello fra Palese e Santo Spirito.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo		Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
				Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.					Esecuzione		Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
Bari Nord: interrimento tratta Bari S.spirito - Palese	J11C09000000009	Prog. Preliminare	-	-	7-2027	1-2029	4-2030	2-2031	7-2029	2-2037	2-2031	5-2037	2-2037	Da avviare	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Bari Nord: interrimento tratta Bari S.spirito - Palese	633	2	631	Prog. Preliminare	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	633	2	631		0	0	0	0	0	0	0	0	0	2

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riqualificazione territoriale- Miglioramento della regolarità della circolazione grazie all'eliminazione dei passaggi a livello lungo la linea

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Bari

Programma P193: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari

Nuovo inserimento

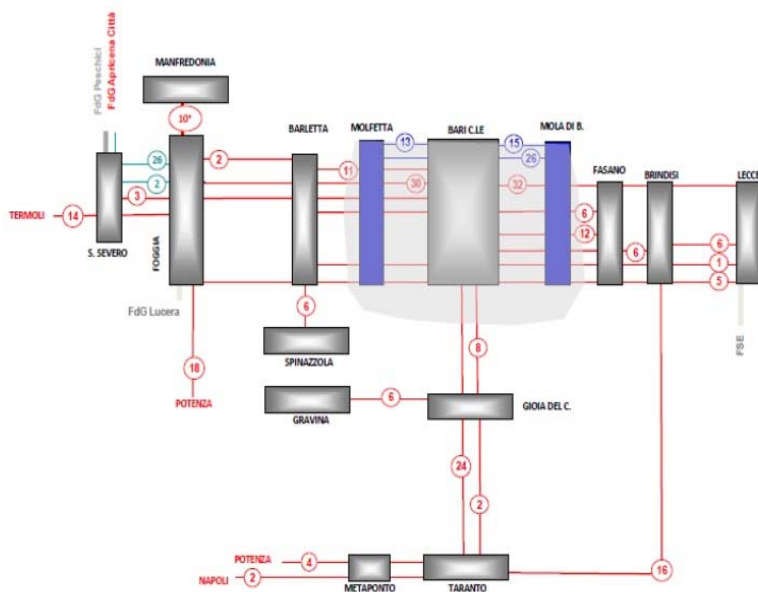
Interventi scorporati da programma P055 "Ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Bari:- Rinnovo tecnologico degli apparati Centrali - Interventi di PRG - Adeguamento dei sistemi di distanziamento nelle tratte del Nodo di Bari- Installazione del sistema ad Alta Densità nelle tratte del Nodo di Bari- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Bari

LOCALIZZAZIONE

Puglia



INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project Review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari									X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse							2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
	MEF	MIT	FSC	UE	Altro								
207	4	di cui:	4	0	0	0	0	10	7	6	6	173	0

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0		4				203	207	

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		4				4

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Ad oggi sono stati completati, nell'ambito di altro progetto di investimento (vedi 0149) gli interventi quali la realizzazione del nuovo impianto ACC di Bari Parco Nord ed interventi infrastrutturali come la realizzazione di una bretella merci a semplice binario di collegamento della linea Bari-Taranto con la stazione merci di Bari Parco Nord e altri interventi infrastrutturali nell'impianto. E' in corso il completamento del nuovo ingresso del ramo viaggiatori della linea Bari – Taranto, tramite una linea a doppio binario in variante dell'attuale linea in esercizio con modifiche alla radice nord di Bari C.le. È in corso lo studio di fattibilità di ulteriori interventi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari		207,4	4,3		Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	207	4	203		0	0							4

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Reggio Calabria

Progetto P111: Variante di Cannitello – opere di mitigazione

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nella mitigazione dell'impatto ambientale della variante di Cannitello, realizzata da altro soggetto attuatore, ed in particolare nel mascheramento della galleria artificiale e nella riqualificazione del lungomare di Cannitello.



LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patiti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Mascheramento della galleria artificiale e riqualificazione ambientale		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
7	7	di cui:	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
7							7

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
7						7

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

La progettazione definitiva è al vaglio degli EE.LL.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo		Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine	
Mascheramento della galleria artificiale e riqualficazione ambientale	J94H15000790001	Prog. Definitivo	-	-	6-2016	12-2016	12-2017	4-2018	8-2017	12-2017	12-2017	3-2019	3-2019	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Mascheramento della galleria artificiale e riqualficazione ambientale	7	7	0	Realizzazione	0	0	0	0	2	4	1	0	0
	7	7	0		0	0	0	0	2	4	1	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati a mitigare/migliorare l'inserimento della nuova infrastruttura ferroviaria nel contesto territoriale

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Reggio Calabria

Progetto 1669: Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla razionalizzazione e riqualificazione dell'infrastruttura esistente per un migliore inserimento nel tessuto urbano della città di Reggio Calabria. Gli interventi, in fase di definizione, consistono nell'intubamento della Stazione di Reggio Calabria Centrale e nello spostamento degli asset ferroviari presenti nell'area di pertinenza della stazione compresa tra il Lungomare "I. Falcomatà" ed il torrente S. Agata. Lo studio completato da RFI a luglio 2013 (attività prevista nel CIS per il completamento della direttrice "Salerno - Reggio Calabria" sottoscritto in data 18.12.2012), a valle di valutazioni del rischio "tsunami", seleziona e sviluppa tre possibili soluzioni progettuali di tracciato, con differenti proposte di razionalizzazione della linea ferroviaria, della stazione esistente e del tessuto urbano.



LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano											X							X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	
200			0				200

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per l'intervento è stato sviluppato lo studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	J47112000100001	Studio di fattibilità	3-2027	9-2028	1-2029	4-2030	4-2031	11-2031	9-2030	3-2031	4-2031	2-2036	2-2036	Da avviare	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	200	0	200	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	200	0	200		0	0	0	0	0	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati a migliorare l'inserimento dell'infrastruttura ferroviaria nel contesto territoriale

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Reggio Calabria

Programma P194: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P055 "Ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di: - adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Reggio- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Reggio Calabria.



LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Reggia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria									X	X	X						X	

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
91	5	2	0	0	0	3	3	2	2	3	76	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali, tra cui fermata Reggio Calabria aeroporto, da P055_B-
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0		5				86	91	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

quota finanziata e A1003

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		5				5

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Costruzione stazione Reggio Calabria aeroporto	J31C08000010002	3,4	3,4	2,3	Esecuzione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria		87,9	1,9		Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	91	5	86		2	2	2	0	0	1	0	0	2

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Messina

Programma P213: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P055 "Ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di: - adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Messina- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Messina.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina									X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
138	2	di cui: 2	0	0	0	0	5	4	2	4	120	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
0		2				136	138

Explicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		2				2

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina		138,0	2,3		Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	138	2	136		0	0							2

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Catania

Progetto 0115: Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento fa parte del più ampio progetto di raddoppio della linea Messina – Siracusa, una delle direttrici ferroviarie principali della Sicilia. Il progetto, articolato in ben distinte opere funzionali, prevede il potenziamento di tratte della linea Messina-Catania-Siracusa in ingresso ai nodi di Catania (tratte Fiumefreddo-Giarre e Catania Ognina - Catania Centrale) e Siracusa (tratta Targia-Siracusa).

La prima fase funzionale, ultimata nel 2002, ha riguardato opere di completamento dei raddoppi delle tratte Fiumefreddo-Giarre della linea Messina-Catania e Targia-Siracusa. La seconda funzionale, in corso, prevede il raddoppio, in affiancamento, della tratta Catania Ognina - Catania Centrale e la realizzazione di tre fermate di tipo metropolitano (Europa, Picanello e Ognina) poste all'interno del tessuto urbano della città di Catania.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici		
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patù Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Invariante Project review Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR) Completamento valichi alpini Potenziamento connessioni merci Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali					
Completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa	X	X		X	
Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale	X	X	X		X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
127	127	di cui: 68	0	0	59	0	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
122			5				127	Maggiori oneri per: smaltimento materiali di scavo, esecuzione prove di resistenza al fuoco, predisposizione documentazione VIS e AMIS, ripristino agibilità immobili sovrastanti l'area di lavoro e probabile soccombenza nel contenzioso con l'impresa.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
122				4	1	127	Le risorse aggiuntive consentiranno di completare la realizzazione del Progetto.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

L'intervento di raddoppio della tratta Catania Ognina - Catania Centrale si è sviluppato in due fasi: 1^ Fase: nuovo semplice binario (futuro binario dispari) ad est della linea attuale. I lavori sono stati ultimati nel 2010. 2^ Fase: adeguamento della sede attuale (futuro binario pari). Le attività realizzative hanno subito un rallentamento a causa di problematiche nelle fasi di allargamento della galleria esistente, che hanno prodotto lesioni su un fabbricato sovrastante. I lavori, ripresi a settembre 2015, sono in corso di ultimazione.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio				
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità			
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine							
Completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa	J11H92000020008	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4-2002	-	-	4-2002	n.a.	-	-
Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale	J11H92000020008	Esecuzione	12-2002	-	-	7-2003	8-2005	5-2010	2-2005	5-2017	12-2005	6-2017	5-2017	n.a.	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa	24	24	0	Realizzazione	24	24	24	0	0	0	0	0	0
Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale	103	103	0	Realizzazione	88	85	89	8	6	0	0	0	0
	127	127	0		112	109	113	8	6	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi in corso consentiranno:- Eliminazione dei "colli di bottiglia" attuali con aumento della capacità sulle tratte interessate (la capacità potenziale aumenterà da 80 a 120 treni al giorno);- Creazione dei requisiti infrastrutturali per soddisfare lo sviluppo della domanda di trasporto merci da/verso le aree industriali di Catania, Priolo ed Augusta, nonché per la crescita di un servizio di tipo metropolitano urbano e suburbano per la città di Catania;- Miglioramento della regolarità di circolazione.

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Catania

Progetto 0270: Sistemazione nodo di Catania

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, attualmente in corso di revisione, si inquadra nel contesto generale di realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria nel corridoio Messina – Catania – Palermo dotata della necessaria capacità per il trasporto a carattere nazionale, regionale e locale per la prevista dotazione di ulteriori fermate metropolitane. Nello specifico il Progetto prevede il riassetto del nodo di Catania per ottenere un incremento significativo della capacità di trasporto ferroviario e per restituire alla città di aree pregiate oggi occupate dagli impianti ferroviari.

Il progetto approvato dal CIPE nel 2004 prevedeva due fasi funzionali: - raddoppio Bivio Zurria – Catania Acquicella binario utilizzando l'attuale viadotto denominato "archi della marina" con una nuova galleria a semplice binario in affiancamento all'attuale in esercizio per un'estesa di circa 1 km e realizzazione della nuova fermata "Duomo/Castello Ursino" ubicata nel centro storico;- interrimento della stazione di Catania Centrale con raddoppio tra le stazioni di Catania C.le e Catania Acquicella, trasferimento a Bicocca di impianti ora ubicati nella zona di Acquicella, con il recupero di aree di proprietà RFI e la ristrutturazione della stazione di Acquicella, la riorganizzazione del polo manutentore e dello scalo merci di Bicocca, la realizzazione della bretella di raccordo con la linea ferroviaria Palermo – Catania, nonché la realizzazione delle fermate di Fontanarossa, Aci castello e Acireale. Successivamente il perimetro di intervento è stato esteso con l'intervento di interrimento della linea in fregio all'aeroporto V. Bellini di Catania-Fontanarossa al fine di consentire il prolungamento della pista. Tale intervento è indipendente sotto il profilo realizzativo, risulta però opportuno prevedere un attestamento treni che tenga conto della diversa collocazione della stazione di Bicocca notevolmente spostata lato Siracusa.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP			Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patù Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	X	X				X					X					X		
Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	X	X			X	X				X			X			X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

861 252 di cui: 5 12 235 0 0 0 0 609 0 0 0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Estensione del perimetro del Progetto per recepire i lavori necessari all'interramento della linea Bicocca-Acquicella per consentire l'allungamento della pista dell'aeroporto di Catania Fontanarossa.
626			235				861	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare a realizzazione il primo lotto funzionale, relativo all'interramento in corrispondenza dell'aeroporto Catania-Fontanarossa.
17				235		252	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

La progettazione definitiva del raddoppio Bivio Zurria-Acquicella, avviata a febbraio 2012, è stata sospesa per il diniego da parte del Comune all'autorizzazione per i sondaggi e per le problematiche sollevate dallo stesso sulla scelta del tracciato. Il 17.07.2013 RFI ha consegnato al Comitato di Attuazione e Sorveglianza (CAS) del Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice Messina-Catania-Palermo lo studio di analisi comparativa richiesto, contenente 3 soluzioni di tracciato, due di raddoppio in affiancamento, in linea con il progetto approvato ed una relativa alla proposta del Comune di Catania, che modifica sostanzialmente il tracciato approvato dal CIPE e sulla quale l'Amministrazione Comunale ha ribadito la propria predilezione. La Regione Sicilia si è espressa favorevolmente per la soluzione progettuale presentata dal Comune. Con nota del 24.11.2015 il MIT, a seguito confronti con tutti gli interlocutori istituzionali finalizzati alla definizione del quadro complessivo degli interventi (tra cui quello ferroviario), ha espresso formale consenso per l'avvio del nuovo iter del progetto di competenza di RFI. A dicembre 2015 è stato avviato lo studio di fattibilità del nuovo tracciato.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedura autorizzativa	Procedura di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	J11H03000140008	Prog. Preliminare	12-2002	5-2018	2-2012	12-2019	12-2019	10-2020	12-2020	6-2027	4-2021	12-2028	6-2027	Da avviare	-	-
Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	J11H03000140008	Prog. Preliminare	-	-	1-2018	3-2019	4-2019	2-2020	4-2020	11-2020	12-2020	12-2025	10-2025	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	626	17	609	Prog. Definitivo	3	3	3	1	5	8			0
Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	235	235	0	Realizzazione	0	0							235
	861	252	609		3	3	3	1	5	8			235

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentiranno un incremento di capacità nel Nodo, creando le condizioni per un incremento quantitativo e qualitativo del livello di offerta:- Aumento di capacità con l'eliminazione del «collo di bottiglia» rappresentato dal s.b. con possibilità di realizzare un adeguato numero di collegamenti da Catania verso Siracusa, Caltagirone, Enna, Caltanissetta e Palermo.- Miglioramento regolarità della circolazione e del servizio metropolitano nel Nodo ferroviario di Catania C.le.- Miglioramenti urbanistici-territoriali dovuti alla liberazione delle aree di superficie fronte-mare attualmente occupate dai binari della stazione di Catania C.- Infrastruttura a STI nel tratto considerato.Con l'intervento dell'interramento della linea per il prolungamento della pista dell'aeroporto si hanno benefici diretti ed indiretti:• Benefici diretti: Adeguamento a STI per la Sagoma nel tratto antistante la pista dell'aeroporto e nella stazione di Bicocca che attualmente presenta limitazioni per le interferenze con il cono di volo aeroportuale • Benefici indiretti: consentire l'allungamento della pista dell'aeroporto di Catania.

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Catania

Programma P196: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di: - adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Catania- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Catania.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania								X	X		X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	milioni di euro																	
	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4					
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026						
138	2	di cui: 2	0	0	0	0	5	4	2	4	120	0						

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							milioni di euro	
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
0		2				136	138	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		2				2

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania		138,0	2,3		Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	138	2	136		0	0							2

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitana

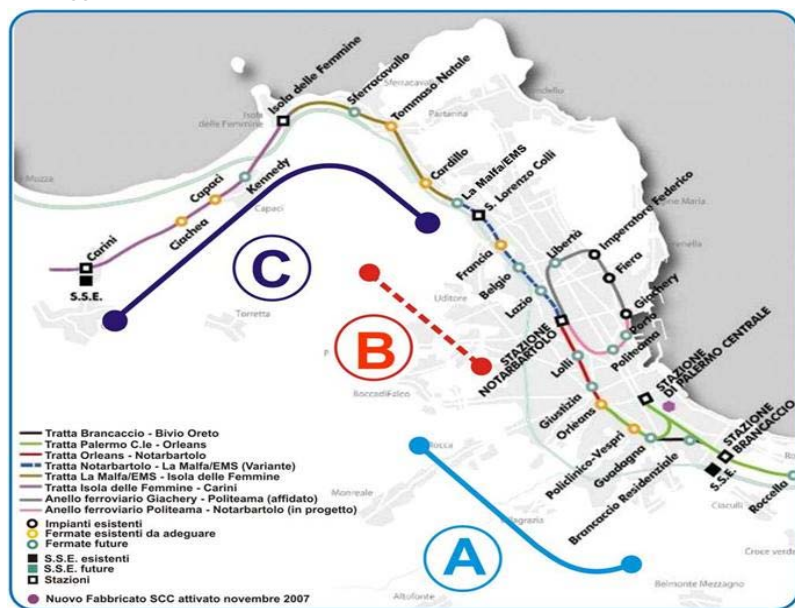
Palermo

Progetto 0036: Nodo di Palermo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, articolato in ben distinte opere funzionali, prevede il potenziamento del collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e la realizzazione di un passante metropolitano. Il primo lotto, già ultimato, ha riguardato la realizzazione di nuovo collegamento a doppio binario tra Carini, sulla linea Palermo - Trapani, e l'aeroporto di Punta Raisi. Il secondo lotto, in corso per fasi funzionali, riguarda il raddoppio del tratto urbano della linea Palermo-Trapani tra Palermo C.le/Brancaccio e Carini, con interrimento nella tratta Notarbartolo-Ente Minerario Siciliano e presso Tommaso Natale e Capaci, nonché il potenziamento tecnologico della stazione di Palermo c.le.

Le opere in corso sono suddivise in tre tratte funzionali:- tratta A: Palermo C.le/Brancaccio-Notarbartolo (8,5 km);- tratta B: Notarbartolo - La Malfa (4,3 km, in variante);- tratta C: La Malfa-Carini (16,2 km).Il Passante di Palermo si sviluppa per circa 27,4 km, di cui 4,3 km verso Messina e circa 24 km verso Trapani e prevede la realizzazione di 25 stazioni/fermate (10 realizzate ex novo) di cui 7 extraurbane e la soppressione di 22 passaggi a livello.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PI S XI Allegato	PI S XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto		X				X			X	X						X		
Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini		X				X	X		X	X						X		
Apparato tecnologico Palermo c.le		X				X			X	X						X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.152	1.152	di cui: 538	0	13	302	300	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo	
------------------	--

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.152							1.152

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
1.152			-2	-4	6	1.152

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

I lavori di realizzazione sono in corso sulle tre tratte e lo stato avanzamento lavori complessivo è di circa il 78 per cento, in particolare: - Tratta A: da Palermo C.le fino ad Orleans le opere sono completate. Restano da completare gli ultimi 60 metri di galleria fra Orleans e Notarbartolo oggetto di un imprevisto geologico. Il relativo progetto di variante è in attesa di approvazione da parte della Regione Siciliana. In data 16.02.2016 sono state inaugurate tre nuove fermate: Maredolce, Guadagna e Lolli del Passante ferroviario.- Tratta B: a valle della consegna, effettuata ad ottobre 2013, sono state completate le attività di cantierizzazione e sono in avanzato stato di esecuzione le opere civili del nuovo tracciato tra De Gasperi, Francia e San Lorenzo. In stazione di Notarbartolo sono iniziate le operazioni di scavo della nuova galleria - Tratta C: la sede del raddoppio è stata realizzata a meno della nuova viabilità prevista in zona Ciachea tra Capaci e Carini ed opere di finitura delle fermate.- ACC di Palermo: A dicembre 2015 è stato attivato il nuovo Apparato Centrale computerizzato di Comando (ACC) per il comando e controllo di tutti gli enti delle stazioni di Palermo Centrale, Brancaccio e Bivio Oreto.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedura autorizzativa	Procedura di esproprio		
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto	J11H9200000008	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	4-2012	9-2001	10-2003	12-2014	9-2001	Conclusa	-	-
Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini	J11H9200000008	Esecuzione	4-2008	-	5-2008	5-2011	1-2005	6-2006	4-2006	6-2020	12-2007	9-2020	6-2020	Conclusa	-	-	
Apparato tecnologico Palermo c.le	J11H9200000008	Esercizio	-	-	-	-	7-2009	12-2011	6-2005	12-2015	7-1999	3-2017	12-2015	n.a.	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto	142	142	0	Realizzazione	141	141	141		0	0	0	0	1
Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini	977	977	0	Realizzazione	758	669	760	48	90	38	40	0	2
Apparato tecnologico Palermo c.le	33	33	0	Realizzazione	27	27	27	0	0	0	0	0	6
	1.152	1.152	0		926	837	928	48	90	38	40	0	9

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentiranno un notevole incremento di frequenza dei convogli nel Nodo, creando le condizioni per consentire di migliorare la mobilità sia nel centro cittadino sia verso le aree urbane ad Ovest di Palermo, decongestionando il traffico su gomma, e potenziare i servizi per l'aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Punta Raisi sia dall'intero agglomerato cittadino sia dell'area che si estende fino a Termini Imerese e Cefalù.

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Palermo

Progetto 0336: Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, articolato in lotti funzionali, prevede il prolungamento del raddoppio della linea Messina-Palermo della in ingresso al nodo di Palermo per un'estesa di circa 32 km da Fiumetorto a Castelbuono. Nell'ambito del progetto é previsto anche il completamento dello studio di fattibilità del raddoppio nella tratta interna Patti-Castelbuono.

La prima fase funzionale riguarda il raddoppio della tratta Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo. Da Fiumetorto a Lascari (14,2km) il nuovo tracciato è in variante per circa 5 km (Himera) quindi si affianca all'attuale binario fino a Lascari. Nel tratto Lascari-Cefalù -Ogliastrillo (5,7km) la nuova linea è in galleria (4km), poi procede per un breve tratto allo scoperto per attraversare il torrente Carbone, quindi in trincea in prossimità di Ogliastrillo. La seconda fase funzionale riguarda il raddoppio della tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono. Da Ogliastrillo (Cefalù) a Castelbuono (circa 13 km) il tracciato è previsto in galleria a doppia canna di circa 6,9 km: in tale tratto verrà realizzata la nuova fermata di Cefalù. Segue quindi un tratto allo scoperto e due ulteriori tratti in galleria (S. Ambrogio circa 4 km) e Malpertugio (180 m). La maggior parte del tracciato sarà sotterraneo, consentendo di eliminare 7 passaggi a livello.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia



INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica		Status DPP		Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Invariante	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
tratta Fiumetorto-Ogliastrillo			X	X	X					X
tratta Ogliastrillo-Castelbuono			X	X	X					X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro		2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
939	914	di cui:	554	0	0	360	0	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
939							939

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
914				-25	25	914

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' in corso di realizzazione il raddoppio fra Fiumetorto e Ogliastrillo. Il 28.11.2011 è stata attivata la variante di Himera a semplice binario; nel gennaio '14 è stato attivato il futuro binario dispari Lascari - Fiumetorto. Tratta Fiumetorto - Campofelice di Roccella: attivata a gennaio 2016 la tratta a doppio binario di 9 km. Tratta Campofelice – Ogliastrillo: in corso di realizzazione (18 dicembre 2016 - messa in esercizio del nuovo binario pari fra Campofelice e Lascari ed attivazione 1 fase della nuova fermata di Lascari). Tratta Ogliastrillo– Castelbuono: in corso di realizzazione. (affidamento dei lavori della tratta Ogliastrillo– Castelbuono è avvenuto nel maggio 2012; ultimata la progettazione esecutiva a cura dell'appaltatore con consegna lavori in data 10.12.2014).

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	J57109000060007	Esecuzione	-	-	1-2005	-	10-2005	3-2008	4-2011	12-1899	3-2006	7-2019	-	Conclusa	-	-
tratta Ogliastrillo-Castelbuono	J57109000060007	Esecuzione	-	-	-	-	9-2012	11-2014	-	9-2020	6-2013	12-2023	9-2020	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	414	414	0	Realizzazione	306	265	312	35	45	21	0	0	1
tratta Ogliastrillo-Castelbuono	525	500	25	Realizzazione	11	11	12	5	97	121	138	124	3
	939	914	25		318	277	323	40	142	143	138	124	4

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il raddoppio della linea crea le condizioni per un futuro incremento dell'offerta pendolare, migliorando inoltre la regolarità del servizio e attraverso il Passante di Palermo permettere il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi.

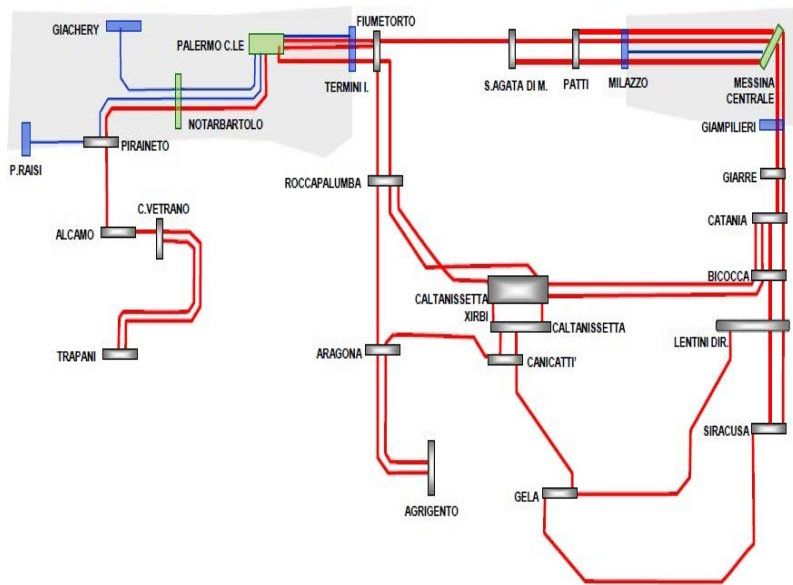
Tabella A05-Programmi città metropolitana

Palermo

Programma P135: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Palermo come Punta Raisi- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento specializzati in questa fase. Si prevedono alcuni interventi sul sistema di distanziamento tra Palermo e Punta Raisi (banalizzazione) ed ulteriori interventi per il comando e la regolazione della circolazione nel Nodo di Palermo- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Palermo.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica		Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali											
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo			X	X	X						X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
220	23	18	0	0	0	5	8	5	6	4	174	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro delle progettazioni e delle prime realizzazioni, tra cui l'ACEI di Fiumetorto, da P055_B-quota
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
13		10				197	220	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

finanziata e A2001B

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
13		10				23

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Interventi su SCC e laP - Palermo	J11C05000010001	0,9	0,9	0,7	Esecuzione
Nuovo ACEI Fiumetorto	J74C14000020002	5,0	5,0	1,3	Esecuzione
Upgrading nodo di Palermo		214,1	17,3	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario			OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis. Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	220	23	197	4	2	2	2	2	0	0	0	17

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Cagliari

Programma P197: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P055 "Ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Cagliari- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Cagliari.



LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project Review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari									X	X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
68	2	2	0	0	0	0	3	2	1	2	59	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P055_B- quota programmatica ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi)Inserimento nel perimetro di miglioramenti infrastrutturali da P055_B-quota finanziata
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0		2				67	68	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		2				2

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari		68,2	1,5		Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	68	2	67		0	0							2

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Interventi idfusi per il potenziamento dell'intermodalità

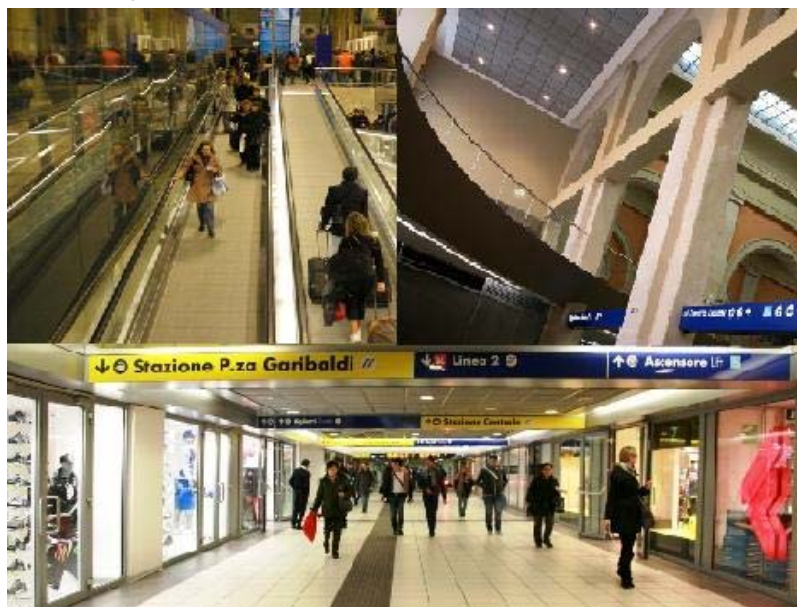
Programma A1007: Piano riqualificazione grandi e medie stazioni

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede principalmente interventi sul network Grandi Stazioni e Centro stazioni in ottemperanza ai rapporti contrattuali in essere tra RFI e le Società, in particolare:

- restyling di stazione attraverso azioni di riqualificazione e ristrutturazione sulla base dell'importanza della stazione/fermata; "opere di legge", quali interventi di adeguamento alle prescrizioni della Pubblica Autorità o in genere alla normativa;- interventi nei fabbricati viaggiatori ed interventi sui piazzali per il superamento delle barriere architettoniche; tali interventi, in ottemperanza agli obblighi di legge ed alla volontà di RFI di elevare garanzia di accessibilità alle stazioni, si concretizzano attraverso la progettazione, la realizzazione ed il mantenimento in efficienza delle strutture edilizie e dei dispositivi impiantistici deputati al superamento delle barriere architettoniche e sensoriali;
- realizzazione di nuovi impianti di informazione al pubblico e/o adeguamento di quelli esistenti con riferimento alla segnaletica fissa di stazione,.

Gli interventi hanno interessato principalmente il fabbricato viaggiatori di stazione, rifunzionalizzato al fine di sfruttare commercialmente gli spazi liberi da funzioni prevalentemente ferroviarie. Gli interventi sono stati volti alla ristrutturazione degli spazi aperti al pubblico, in ottemperanza alle normative vigenti.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Piano riqualificazione grandi e medie stazioni										X								X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
370	370	di cui: 365	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evolutione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Trasferimento di Opere Funzionali in tabella C "Opere Ultimate"
374	-4						370	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
374	-4					370

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Le stazioni del network GS sono state riqualificate, ad eccezione di Palermo Centrale, i cui lavori devono essere affidati, a seguito del fallimento dell'impresa. Per quanto riguarda il network CS, sono stati completati i lavori di restyling in 95 stazioni, e devono essere avviati in otto stazioni

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Riqualificazione grandi stazioni	J31H02000100001	219,4	219,4	207,8	Esecuzione
Riqualificazione Medie Stazioni	J31H03000460001	150,6	150,6	119,3	Esecuzione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	370	370	0		330	322	327	2	20	18	0	2	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Migliore accessibilità, Maggiore sicurezza e confort e offerta di numero e gamma di servizi (benessere, eventi culturali, etc)

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Interventi idfusi per il potenziamento dell'intermodalità

Programma P055_A: Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi mirano alla realizzazione di un network di "Smart and Easy Station", stazioni di nuova generazione, che possano funzionare da hub per la mobilità integrata con una serie di servizi riconoscibili. Le realizzazioni interessano le 620 stazioni più frequentate della rete, con priorità quelle delle aree metropolitane con servizi di trasporto pubblico locale.

Gli interventi consistono nel:- miglioramento dell'accessibilità ai treni anche per le persone a ridotta mobilità (innalzamento marciapiedi,...)- upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico e di assistenza ai passeggeri- miglioramento del comfort, della pulizia e del decoro nei terminali viaggiatori (sale d'attesa, servizi igienici ecc.)- WI-LIFE per garantire la connettività negli spazi comuni delle stazioni e migliorare l'esperienza di viaggio- SEM E DIAGNOSTICA DI STAZIONE per efficientare la gestione degli impianti di luce e forza motrice e prevenire eventuali anomalie di funzionamento



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patù Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)					X			X		X	X					X		

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.677	696	di cui: 644	38	8	8	0	232	215	205	181	148	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Estensione programmi	CdP-I 2016	Operazioni ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze
Estensione del perimetro con fasi realizzative programmate entro l'orizzonte 2026, relative all'adeguamento a standard delle 620 stazioni più frequentate della rete.														
1.099	-42					619	1.677							

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
513		-42		225		696

RFI è impegnata da tempo nel migliorare costantemente il «prodotto stazione», che è parte fondamentale dell'esperienza di viaggio del cliente. Con i Progetti "Easy Station" e "Smart Station", RFI prevede di trasformare ed adeguare 620 stazioni medio/grandi per renderle più funzionali ai servizi chiesti dai clienti. Le risorse aggiuntive consentiranno di proseguire il piano già avviato, in coerenza con il Piano Industriale di RFI. Relativamente al Progetto Easy Station, le nuove risorse consentiranno di intervenire su circa 50 stazioni per: - Miglioramento dell'accessibilità attraverso la realizzazione di sovrappassi/sottopassi, ascensori, rampe ed il rinnovo della segnaletica fissa- Miglioramento del decoro con il restyling delle aree di stazione, delle pensiline ecc. - Innalzamento dei marciapiedi ad H55 per agevolare l'incarozzamento- Miglioramento dell'informazione al Pubblico attraverso il rinnovo delle periferiche audio/video e/o l'adeguamento al nuovo sistema leC che permette di gestire efficacemente le informazioni date al viaggiatore, siano esse visive o sonore. Relativamente al Progetto Smart Station, le nuove risorse consentiranno di:- dotare circa 40 stazioni di "Wi Life" ovvero di Wi-Fi "Intelligente", che oltre ad offrire il pieno accesso wireless in stazione, è in grado di acquisire da diversi canali informazioni di utilità per il viaggiatore rendendole poi disponibili in un Portale Virtuale in modalità "open"-dotare oltre 30 stazioni di Smart Energy Management, realizzando una nuova piattaforma (SEM) per il monitoraggio, la diagnostica e il telecontrollo delle utilities di stazione (energia elettrica, gas, acqua).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono state avviate lavorazioni per il miglioramento dei servizi in circa 60 stazioni. Tra i principali interventi in corso si segnalano l'attivazione dei sistemi WiLife e SEM su 35 stazioni

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading rete viaggiatori - DTP Milano - 2012	J54B13001230001	9,0	9,0	7,8	Esecuzione
Upgrading rete viaggiatori DTP Roma - 2012	J84B13000240001	10,0	10,0	7,9	Esecuzione
Piano Easy Station (standard banchine)	J54H14000570001	220,0	220,0	77,8	Esecuzione
Piano Easy Station (upgrading sistemi Informazione al Pubblico)	J54H14000580001	62,0	62,0	17,5	Esecuzione
Piano Easy station (fruibilità e decoro)	J54H14000550001	123,8	123,8	26,8	Esecuzione
Miglioramento della funzionalità e del decoro delle stazioni	J57B16000350001	30,0	30,0	2,2	Esecuzione
Piano Smart station - Energy Management		70,0	13,0		Progettazione
Piano Smart station - Wi_Life Station		52,0	17,5		Progettazione
Piano Easy station (fruibilità e decoro)		360,9	46,7	0,0	Progettazione
Piano Easy Station (upgrading sistemi Informazione al Pubblico)		359,0	114,4	0,0	Progettazione
Piano Easy Station (standard banchine)		380,0	50,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	1.677	696	980		208	103	140	186	127	75	54	9	106

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo sistemi regionali e metropolitani

Tabella A05-Programmi città metropolitana

Interventi idfusi per il potenziamento dell'intermodalità

Programma P218: Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi focalizzati per consentire un miglioramento dell'integrazione modale nelle stazioni con la realizzazione di parcheggi, l'attrezzaggio di aree di interscambio con i servizi di trasporto pubblico su gomma, la creazione di aree di sosta per le biciclette. Tali interventi sono in piena continuità con il Piano Easy Station di Rete Ferroviaria Italiana. Gli interventi mirano a creare poli a forte attrattività, alimentando i servizi di trasporto convergenti nel nodo, grazie a interventi di miglioramento di accessibilità, servizi e le funzioni.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project Review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale										X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
200	20	di cui: 20	0	0	0	0	20	20	20	20	100	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Nuova esigenza di investimento (vedi scheda intervento)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0						200	200	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
0				20		20	Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare il Piano, in attuazione del Piano Industriale di RFI, con interventi per potenziare l'intermodalità con i bus, il car-sharing e il bike-sharing su stazioni pilota. Gli impianti interessati saranno individuati ad esito di analisi che tengono conto del contesto territoriale, dell'offerta ferroviaria (es. N°treni/giorno e pax/giorno), del livello di intermodalità (es. orari integrati) e della domanda di trasporto.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso l'implementazione della base dati degli impianti ferroviari (classificazione per cluster) e lo studio di fattibilità degli interventi per raggiungere il livello di connettività territoriale obiettivo (es. servire ambito solo locale oppure servire comuni/località/quartieri nel raggio di 20-30 - 40 minuti)

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Integrazione modale		200,0	20,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	200	20	180		0	0	0	0	0	6	12	2	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo sistemi regionali e metropolitani

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende misure volte potenziamento e l'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria ed il porto di Genova. Gli interventi mirano al potenziamento dello scalo retroportuale di Genova Campasso e consistono in:- adeguamento del piano del ferro con 8 binari a modulo 700-750m- centralizzazione e remotizzazione degli impianti di gestione della circolazione con sistema ACCM inserito nel contesto di SCC del Nodo di Genova - attrezzaggio con sistemi di sicurezza per la gestione delle merci pericolose.



LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Potenziamento scalo Campasso						X			X		X				X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
26	26	di cui: 26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								Evoluzione coperure finanziarie	
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017		
26							26		

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
26						26

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sviluppato il progetto definitivo. Nel 2015 sono stati terminati i lavori di demolizione dei vecchi binari ed è in corso la Bonifica Ordigni Bellici (BOB) in vista dell'avvio delle opere civili.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Potenziamento scalo Campasso	J34H16000060001	Prog. Definitivo	-	-	3-2014	9-2014	12-2018	5-2019	1-2018	7-2018	12-2018	12-2020	12-2020	Da avviare	In corso	n.a.

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento scalo Campasso	26	26	0	Realizzazione	0	0	0	1	3	9	10	3	0
	26	26	0		0	0	0	1	3	9	10	3	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta per i servizi merci, sia come capacità che come modulo. L'impianto di Genova Campasso, scalo ferroviario merci a servizio del porto storico di Genova, a seguito dell'intervento, svolgerà la funzione di "polmone" per i traffici da/per il porto offrendo capacità adeguata ad approntare treni completi a 750m, da inoltrare direttamente alle destinazioni finali

Progetto I008: Porto di Trieste

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende misure volte potenziamento e l'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria ed il porto di Trieste. Gli interventi consistono nella realizzazione di:- nuovo terminal di carico/scarico container- modifica del piano del ferro e upgrade tecnologico della stazione di Trieste C.Marzio- adeguamento delle linee di collegamento al porto mediante il ripristino del collegamento diretto fra la stazione di Trieste Aquilinia, la bretella Trieste C.le-Trieste CM lungo la linea alta e adeguamento a sagoma P/C80 dell'intero percorso.

Ai fini di accompagnare il previsto sviluppo dei traffici del Porto il programma si sviluppa in 3 fasi: I Fase – Interventi urgenti coerenti con la configurazione finale del nodo, finalizzata al consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto. II Fase – Nuovo PRG di Campo Marzio, al fine di rinnovare e potenziare completamente l'impianto di stazione merci oggi esistente prevedendo un rifacimento complessivo del fascio arrivi e partenze con incremento del modulo fino a 750 m, il rinnovo tecnologico mediante la realizzazione del nuovo ACC-M a servizio di tutti gli impianti ferroviari afferenti al porto e una nuova struttura delle aste delle Parenzane con una dismissione dei binari esistenti ed un rifacimento complessivo dei binari afferenti ai moli V, VI e VII; Interventi di Completamento sugli impianti di Campo Marzio, Trieste Aquilinia e Servola



LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	Allegato al DEF 2017	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patti Sud	Accordi Internazionali	PI S XII Allegato	PI S XI Allegato	Invariante	Progetto di fattibilità	Project review	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Completamento: potenziamento impianti Trieste Aquilinia e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio	X			X	X										X			
Fasi I e II: Interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio	X			X	X				X	X					X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
77	77	di cui: 60	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
78			-1				77	Scorporo dal perimetro di opere propedeutiche al potenziamento del porto di Trieste (vedi 1310)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
60				17		77	Le risorse aggiuntive consentiranno di realizzare gli interventi di completamento sugli impianti di Campo Marzio, Trieste Aquilinia e Servola

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' stato sviluppato il progetto definitivo degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
J74H16000230001	Affidamento	-	-	3-2017	7-2018	10-2017	1-2021	9-2019	6-2020	5-2018	11-2023	12-2023	In corso	In corso	In corso	
Fasi I e II: Interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio																
	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	Da avviare	Da avviare
Completamento: potenziamento impianti Trieste Aquilinia e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio																

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Completamento: potenziamento impianti Trieste Aquilinia e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio	27	27	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	1	0	26	
Fasi I e II: Interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio	50	50	0	Realizzazione	0	0	0	2	4	3	2	13	27	
	77	77	0		0	0	0	2	4	3	3	13	53	

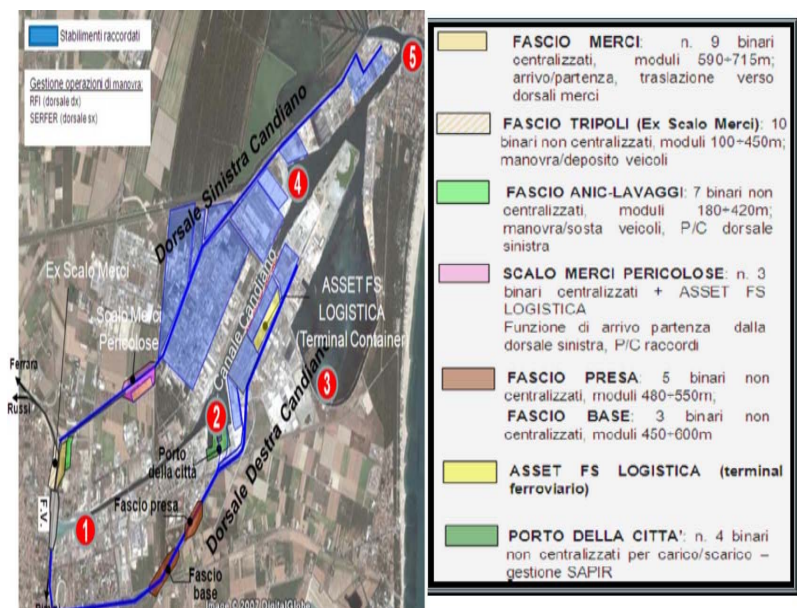
Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria consentiranno di supportare lo sviluppo dei traffici del porto di Trieste e il riequilibrio modale ferro-gomma

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il sistema ferroviario a supporto del porto ravennate presenta alcune limitazioni, essenzialmente riconducibili a: • sagoma limite dei collegamenti ferroviari (P/C32); • presenza di Interferenze viarie tra la Stazione ed il Porto, dove insistono due passaggi a livello (il più critico quello di via canale molinetto); • capacità del collegamento porto-stazione, oggi esercito come raccordo (velocità max dei convogli 30 km/h). In data 15 giugno 2015 è stato sottoscritto il "Protocollo Attuativo per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del Porto Core di Ravenna" fra RFI, Regione Emilia Romagna, AP di Ravenna e Comune, nel quale vengono definiti gli interventi per il superamento delle limitazioni sopra riportate: 1) Prolungamento e Potenziamento Dorsale DX (a cura RFI): Prolungamento della dorsale in destra Candiano, dall'attuale termine binari fino all'area del nuovo terminal Container, da realizzarsi nella penisola Trattaroli. La progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento, la fornitura dei materiali di armamento e la realizzazione del prolungamento verranno realizzati da RFI con finanziamento a carico dell'AP. (Intervento in progettazione) 2) Stazione di Ravenna (a cura RFI): Eliminazione del passaggio a livello di via Canale Molinetto e realizzazione opera sostitutiva. Il costo è a carico di RFI e AP. (Sono in corso studi di fattibilità per opere sostitutive d'intesa con Regione e Comune) Intervento finanziato, in progettazione. 3) Adeguamento a sagoma P/C 80 tratta Ravenna-Faenza/Ferrara (a cura RFI): Adeguamento a sagoma cavalcavia Teodorico. Intervento finanziato, in progettazione



LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: Prolungamento dorsale destra Candiano, soppressione del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere - quota RFI						X				X					X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
20	20	di cui: 20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
70			-50				20	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
20						20

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In progettazione

CRONOPROGRAMMA	CUP	Stato attuativo		Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio						
				Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.					Attiv.Nego.		Esecuzione		Funzionalità	
				Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine	Inizio	Fine		

1^ fase: Prolungamento dorsale destra Candiano, soppressione del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere - quota RFI

Studio di fattibilità

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: Prolungamento dorsale destra Candiano, soppressione del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere - quota RFI	20	20	0	Realizzazione	0	0		2	4	5	5	4	0
	20	20	0		0	0		2	4	5	5	4	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria consentiranno di supportare lo sviluppo dei traffici del porto di Ravenna e il riequilibrio modale ferro-gomma

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi sono volti alla realizzazione di una nuova stazione elementare in corrispondenza del fascio base, necessaria a trasformare in «linea» l'attuale collegamento



	FASCIO MERCI: n. 9 binari centralizzati, moduli 590-715m; arrivo/partenza, traslazione verso dorsali merci
	FASCIO TRIPOLI (Ex Scalo Mercè): 10 binari non centralizzati, moduli 100-450m; manovra/deposito veicoli
	FASCIO ANIC-LAVAGGI: 7 binari non centralizzati, moduli 180-420m; manovra/sosta veicoli, P/C dorsale sinistra
	SCALO MERCI PERICOLOSE: n. 3 binari centralizzati + ASSET FS LOGISTICA Funzione di arrivo partenza dalla dorsale sinistra, P/C raccordi
	FASCIO PRESA: 5 binari non centralizzati, moduli 480-550m, FASCIO BASE: 3 binari non centralizzati, moduli 450-600m
	ASSET FS LOGISTICA (terminal ferroviario)
	PORTO DELLA CITTA': n. 4 binari non centralizzati per carico/scarico - gestione SAPIR

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	PIS XIII Allegato Accordi Internazionali FSC Patti Sud FSC Cabina di Regia UE - workplan corridoio Cofinanziamenti UE Altri Provvedimenti* Allegato al DEF 2017	Invariante Progetto di fattibilità Project review	Alta Velocità di Rete (AVR) Completamento valichi alpini Potenziamento connessioni merci Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento tecnologico Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali			
Completamento: interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0	50						50	

Evoluzione coperture finanziarie					CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	
0					0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo		Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine	
			Studio di fattibilità													
Completamento: interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco																

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Completamento: interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco	50	0	50	Studio di fattibilità	0	0							0
	50	0	50		0	0							0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

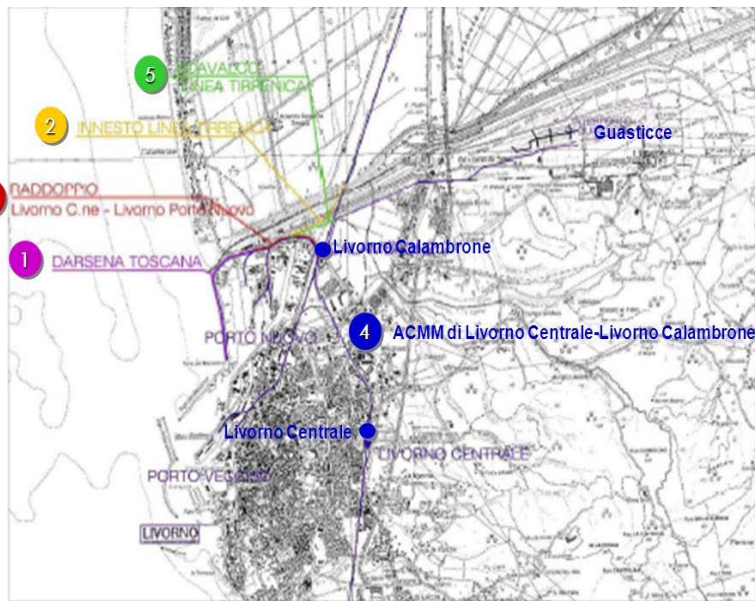
BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria consentiranno di supportare lo sviluppo dei traffici del porto di Ravenna e il riequilibrio modale ferro-gomma

Progetto 0339: Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di infrastrutturazione dei porti e potenziamento delle interconnessioni con la rete ferroviaria nazionale e, nello specifico, mira allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria dell'area portuale di Livorno e dei suoi collegamenti con il corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Gli interventi consistono nella realizzazione di nuove strutture ferroviarie sulla Darsena Toscana attrezzate per la partenza/arrivo treni, del collegamento diretto della Darsena Toscana alla direttrice tirrenica lato Nord, del raddoppio del binario esistente di collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena e nell'inserimento di Livorno Calambrone nel nuovo apparato ACC-M di Livorno C.le (remotizzato al Posto C.le di Pisa). Nell'ambito del Progetto é previsto lo studio del collegamento della Darsena Toscana con la direttrice tirrenica lato sud e con l'Interporto A. Vespucci di Guasticce con opera di scavalco della linea Tirrenica.



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
nuovo impianto di Livorno Darsena (PRG ed ACEI), collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena						X		X		X					X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
43	43	di cui: 10	0	0	0	33	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
43							43

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
43						43

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In data 14.12.2011 è stata sottoscritta una Convenzione tra Regione Toscana, RFI, Provincia e Comune ed Autorità Portuale di Livorno per definire i reciproci impegni. La progettazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici ha seguito la procedura di "assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale", conclusa con l'Atto Dirigenziale della Provincia di Livorno di esclusione VIA del 2.07.2012. La procedura di conformità urbanistica si è conclusa con l'emissione della Delibera Dirigenziale della Regione del 28.09.2012. Gli appalti multidisciplinari per la realizzazione del collegamento con la Darsena Toscana e tecnologici per modifica e realizzazione degli impianti IS sono stati affidati ed è in corso l'attività realizzativa. In corso di ultimazione la progettazione definitiva delle opere per il collegamento diretto tra Darsena Toscana ed Interporto di Guasticce. Il 23.12.2015 è stato attivato il nuovo binario di collegamento fra la stazione Livorno Calambrone e le aree portuali di Livorno Darsena e Livorno Porto Nuovo. Nel mese di marzo 2016 è stato attivato il collegamento ferroviario tra darsena e porto di Livorno.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
															Concluse
J41C10000030001	Esercizio	3-2012	7-2013	2-2012	12-2018	3-2014	10-2014	6-2013	9-2014	5-2014	4-2017	12-2016	n.a.	Concluse	Concluse
nuovo impianto di Livorno Darsena (PRG ed ACEI), collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena															

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
nuovo impianto di Livorno Darsena (PRG ed ACEI), collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena	43	43	0	Realizzazione	33	27	28	5	2	1	1	5	1	
	43	43	0		33	27	28	5	2	1	1	5	1	

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento del servizio merci ferroviario nel porto di Livorno ed efficientamento della logistica grazie ai nuovi collegamenti realizzati. L'infrastruttura ferroviaria supporterà i programmi di sviluppo del porto presidiati da Autorità Portuale di Livorno e Regione Toscana.

Tabella A06-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

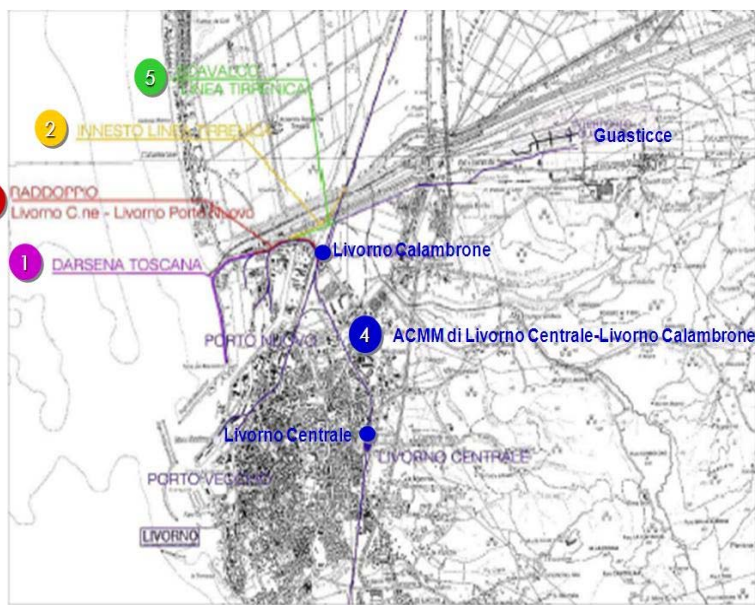
Progetto P220: Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce: collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce – opere sulla rete ferroviaria nazionale

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P060 "Infrastrutturazione porti e terminali"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel più ampio programma di rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce. Le opere consistono nella realizzazione del collegamento diretto tra il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce, mediante un'opera di scavalco della linea Tirrenica grazie al recupero di un ponte ferro-tramviario in disuso. In quest'ambito RFI cofinanzia la quota di interventi ricadenti su asset ferroviario.



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce: collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce – opere sulla rete ferroviaria nazionale									X	X	X							

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
3	3	di cui:	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione intervento da programma di potenziamento collegamenti con porti e terminali riga P060
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0	3						3	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		3				3

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
		Prog. Definitivo													
Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce: collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce – opere sulla rete ferroviaria nazionale															

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce: collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce – opere sulla rete ferroviaria nazionale	3	3	0	Realizzazione	0	0							3
	3	3	0		0	0							3

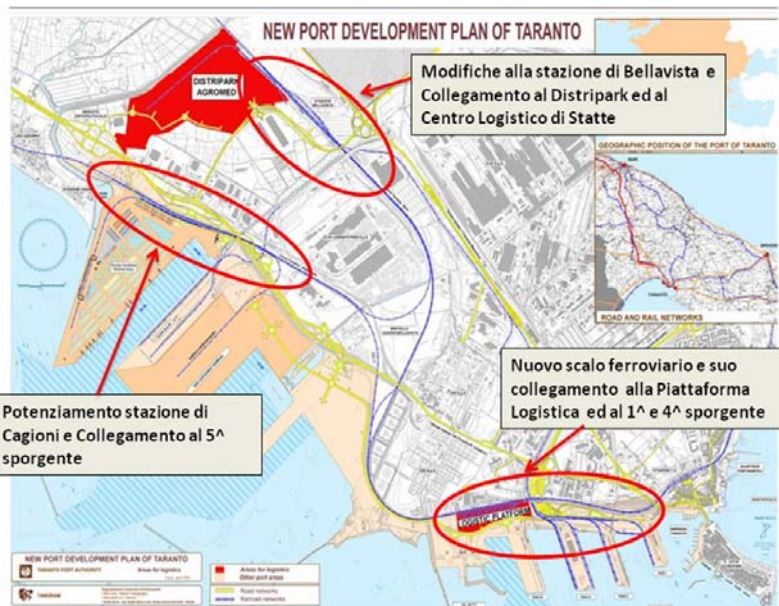
Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria consentiranno di supportare lo sviluppo dei traffici del porto di Livorno e il riequilibrio modale ferro-gomma

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di un collegamento ferroviario tra il complesso del porto di Taranto e la Rete Nazionale. Gli interventi, articolati in due fasi funzionali, consistono in:- modifiche alla stazione di Bellavista per la realizzazione del fascio per il collegamento con il Molo Polisettoriale e della radice per il collegamento dell'ampliamento del molo 5° sporgente;- realizzazione di un fascio di presa e consegna e di un fascio di arrivi e partenze per il collegamento con la realizzanda Piastra Logistica, con il molo 4° sporgente ed il 1° sporgente.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
potenziamento stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica						X	X			X				X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
26	26	di cui:	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
26							26

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
26						26

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Potenziamento impianto di Cagionill 20 aprile scorso è stato pubblicato bando di gara. Tuttavia a seguito dell'entrata in vigore del Decreto Legislativo 18 aprile 2016 n. 60 (nuovo codice appalti) RFI ha disposto l'annullamento di detto bando. In corso attività propedeutiche all'avvio delle attività negoziali Collegamento con Piastra Logistica I TAR ha dichiarato inefficace l'annullamento dell'affidamento al primo classificato. Al momento, pertanto, la previsione di stipula è al 30/03/2017 per tener conto degli esiti del ricorso al Consiglio di Stato presentato del secondo classificato su altra gara.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
potenziamento stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	J71H02000120008 Affidamento	7-2010	10-2011	11-2011	11-2014	3-2017	4-2018	12-2014	9-2017	3-2017	5-2019	5-2019	n.a.	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
potenziamento stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	26	26	0	Realizzazione	2	1	1	1	11	12		0	0
	26	26	0		2	1	1	1	11	12		0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento della retroportualità per il Porto di Taranto per incremento del traffico merci su ferro.

Progetto P175: Scalo Torino Orbassano

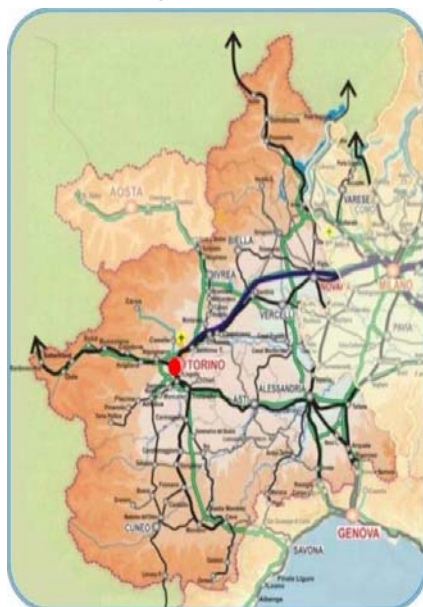
Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali hub logistici e itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate. Nello specifico gli interventi rappresentano una prima fase funzionale di potenziamento del terminal di Torino Orbassano i cui futuri sviluppi, connessi alla realizzazione della nuova linea Torino-Lione, prevedono la realizzazione di uno "scalo verde", cioè di un elemento di connessione tra ambiti naturali (Parco del Sangone) e periurbani.

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono nell'adeguamento dei binari del "fascio container" con interventi sui dispositivi di armamento, sugli apparati e sul sistema di gestione della circolazione per migliorare l'accessibilità ai terminali industriali.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP			Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Scalo Torino Orbassano					X					X					X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

milioni di euro

Progetto P173: Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)

Nuovo inserimento

Interventi incorporati da programma P060 "Infrastrutturazione porti e terminali"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali hub logistici e itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate. Nello specifico gli interventi consistono nell'attrezzaggio tecnologico e nella altre opere per l'allaccio alla rete del nuovo terminale in costruzione nelle aree di Milano smistamento.

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PI S XI Allegato	PI S XII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Infrastrutturazione nuovo terminale intermodali di Milano Smistamento (attrezzaggi tecnologici e altri interventi RFI)										X					X			
Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)										X					X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

milioni di euro

Progetto P176: Terminale Rivalta Scrivia

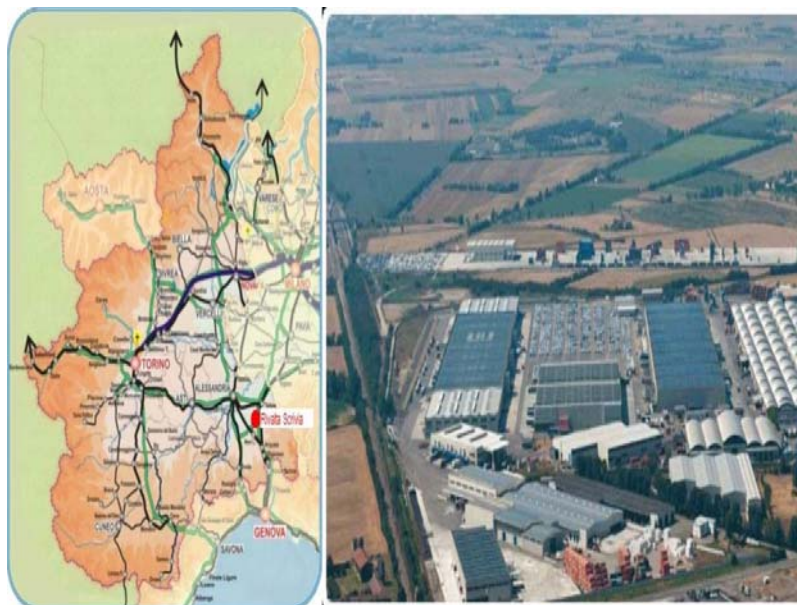
Nuovo inserimento

Interventi incorporati da programma P060 "Infrastrutturazione porti e terminali"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali hub logistici e itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate. Nello specifico l'intervento omogeneizza le caratteristiche prestazionali del terminale agli standard di corridoio, con riferimento alla lunghezza massima del treno (modulo di linea).

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici							
	PI S XI Allegato	PI S XII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Terminale Rivalta Scrivia					X				X					X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
10	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Explicitazione intervento da programma di potenziamento collegamenti con porti e terminali riga P060 ed inserimento ulteriori opere concordate con il territorio (programmazione FSC 2014-2020)
0		10					10	

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse FSC 2014-2020 sono destinate alla progettazione e realizzazione degli interventi
0				10		10	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

			Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio				
			Stato attuativo					Iter procedurale											
			CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine		
Terminale Rivalta Scrivia			Studio di fattibilità																

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Terminale Rivalta Scrivia	10	10	0	Realizzazione	0	0	0	1	2	3	3	3	1
	10	10	0		0	0	0	1	2	3	3	3	1

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità nave-treno-gomma, con particolare riferimento al traffico merci lungo il corridoio Reno-Alpi. Al termine della realizzazione del Progetto è atteso un potenziamento dei collegamenti tra l'interporto di Rivalta Scrivia e la rete ferroviaria nazionale. Tali risultati saranno valutati in termini di adeguamento del modulo di stazione dell'impianto agli standard di corridoio (modulo massimo di linea pari a 740 m). Ciò consentirà, in sinergia con gli investimenti sulle linee, di superare le attuali limitazioni connesse alla lunghezza massima dei convogli assicurando il libero passaggio di treni lunghi fino a 740 m senza prescrizioni di orario. La conseguente riduzione dei costi unitari di trasporto contribuirà a rendere il trasporto ferroviario più competitivo rispetto alla gomma ponendo le basi per lo sviluppo dei traffici merci (treni.km/anno).

Progetto I010: Centro intermodale del Tevere

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, in fase di profonda revisione, si inserisce nel programma di infrastrutturazione dei terminali intermodali e potenziamento delle interconnessioni con la rete ferroviaria nazionale. Gli interventi consistono nella realizzazione di un nodo di smistamento merci per lo scambio ferro-gomma nella valle del Tevere che intercetti i traffici da e per il nord, in particolare sull'asse Milano-Roma, e costituisca un polo logistico per le merci nell'area di Roma nord.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Centro intermodale del Tevere												X			X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	85	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
85							85

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016	ultimate					2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
		-													
Centro intermodale del Tevere	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Centro intermodale del Tevere	85	0	85	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	85	0	85		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria consentiranno di supportare lo sviluppo dei traffici merci nel nuove terminale ubicato nell'area tiberina e il riequilibrio modale ferro-gomma

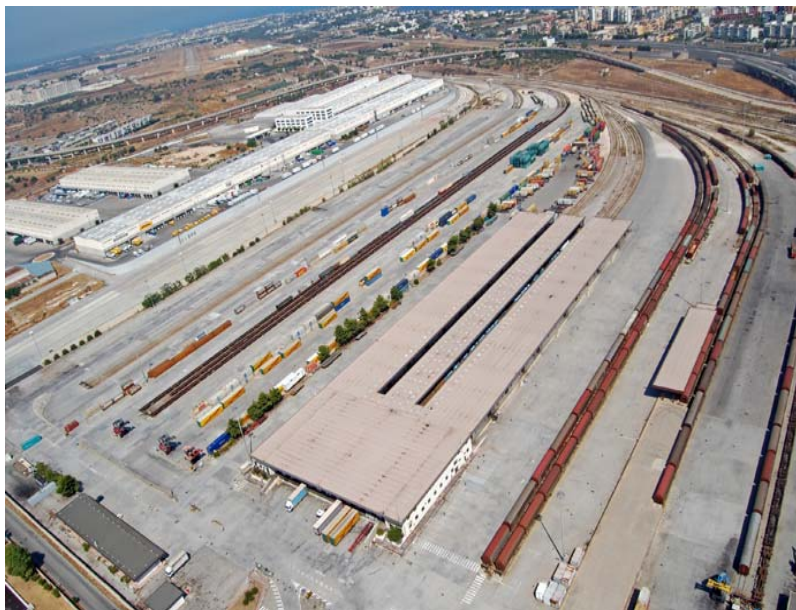
Progetto P174: Scalo merci Bari Lamasinata

Nuovo inserimento

Interventi incorporati da programma P060 "Infrastrutturazione porti e terminali"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inquadra nel programma di sviluppo della direttrice Adriatica e di rivisitazione del PRG del sistema logistico ferroviario di Bari, per garantire la continuità del traffico diffuso, incrementare la capacità del trasporto combinato e creare zone attrezzate per il trasporto dei semirimorchi. Gli interventi interessano le aree dell'attuale Scalo Ferruccio e anche quelle non utilizzate della stazione di Bari Lamasinata e consistono nella realizzazione di una nuova stazione di Bari Lamasinata, con binari di modulo pari a 750 m, in una nuova posizione tale da minimizzare i movimenti di manovra tra lo scalo e la stazione stessa.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	P/S XI Allegato	P/S XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Scalo pubblico Bari Lamasinata										X					X			
ACC Bari Lamasinata										X					X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
35	35	di cui: 10	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione intervento da programma di potenziamento collegamenti con porti e terminali riga P060
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0	35						35	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Progettazione e realizzazione degli interventi di competenza RFI.
0		10		25		35	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' in corso di aggiornamento lo studio di fattibilità.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Scalo pubblico Bari Lamasinata	J37112000150006	Studio di fattibilità	-	-	1-2017	6-2017	6-2018	1-2019	9-2018	5-2019	6-2018	7-2019	6-2020	-	-	-
ACC Bari Lamasinata	J37112000160006	Studio di fattibilità	-	-	3-2017	12-2017	5-2019	11-2019	10-2017	11-2018	5-2019	8-2020	1-2020	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
				Realizzazione									
ACC Bari Lamasinata	25	25	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	2	5	8	10
Scalo pubblico Bari Lamasinata	10	10	0	Realizzazione	0	0	0	0	1	10	0	0	0
	35	35	0		0	0	0	0	1	12	5	8	10

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'impianto con un incremento del fascio dei binari adibiti a movimentazioni di convogli merci

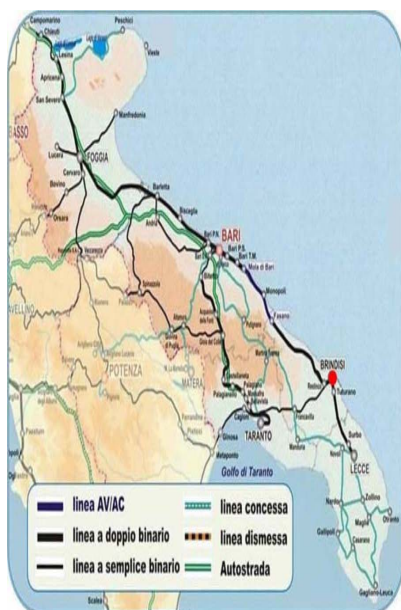
Progetto P178: Nodo intermodale di Brindisi

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali hub logistici e itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate. Nello specifico gli interventi mirano al potenziamento dei collegamenti tra l'Area Portuale di Brindisi e la rete ferroviaria nazionale mediante la realizzazione di nuova stazione elementare.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nodo intermodale di Brindisi						X							X					X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
	25	25	di cui:	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Nuova esigenza concordata con il territorio (programmazione FSC 2014-2020) (vedi scheda intervento)
0					25		25	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse FSC 2014-2020 sono destinate alla progettazione e realizzazione degli interventi
0				25		25	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Nodo intermodale di Brindisi	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo intermodale di Brindisi	25	25	0	Realizzazione	0	0	0	1	1	5	8	11	
	25	25	0		0	0	0	1	1	5	8	11	

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità nave-treno-gomma, con particolare riferimento al traffico merci lungo il corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Obiettivo specifico dell'intervento è quello di migliorare i collegamenti tra lo scalo intermodale di Brindisi e la rete ferroviaria nazionale. La conseguente riduzione dei costi unitari contribuirà a rendere il trasporto ferroviario più competitivo rispetto alla gomma ponendo le basi per lo sviluppo dei traffici merci (treni.km/anno).

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende misure volte potenziamento e l'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti, mirando alla riduzione dei costi "dell'ultimo miglio". Gli interventi si concentrano sui porti e terminali core e consistono nella realizzazione/upgrading degli impianti ferroviari a servizio dei terminali e nel potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee di collegamento alla rete nazionale. Le azioni riguardano principalmente l'adeguamento a standard europeo della lunghezza dei binari (modulo d'impianto), l'elettrificazione estesa fino ai binari di presa e consegna, l'upgrade del layout del piano di stazione idoneo a ridurre il numero e l'estensione delle manovre primarie e secondarie e l'installazione del segnalamento basso.

Tra le principali realizzazioni si segnalano l'upgrading PRG San Nicola di Melfi e il potenziamento del terminale di Verona QE



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	Allegato al DEF 2017	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patti Sud	Accordi Internazionali	PIS XIII Allegato	PIS XI Allegato	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Infrastrutturazione porti e terminali				X						X	X		X					

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
826	216	di cui: 215	0	0	0	1	40	40	40	40	450	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (ipotesi di sviluppo dei traffici merci da porti e scali intermodali) Esplicitazione dei contenuti del programma su altre linee di intervento: porti/terminali e collegamenti rete ferroviaria/porto di Livorno/interporto Guasticce
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
356		-263				733	826	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
122		-36		130		216

Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare un'ulteriore fase di realizzazione di interventi di ultimo miglio localizzati in tutto il territorio nazionale. Verranno interessati da interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico i terminali di Verona Quadrante Europa, Bologna Interporto, Padova Interporto, Melzo Scalo, Cervignano Smistamento, Civitavecchia, Piacenza, Pomezia. Gli interventi saranno volti a efficientare le operazioni di manovra, così da ridurre i costi operativi.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Ad oggi sono stati avviati gli studi di fattibilità di numerosi interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Realizzazione 7° binario intermodale scalo Ferruccio	J31H00000180061	0,0	0,0	0,0	Esercizio
PRG Pomezia Santa Palomba	J31H97000000001	13,3	13,3	12,9	Esecuzione
Upgrading Terminali Merci - Milano	J47I10000010001	6,7	6,7	6,2	Esecuzione
Movicentro Piemonte	J11H03000090001	4,8	4,8	4,0	Esecuzione
Upgrading prestazionale linee di adduzione ai porti - DTP Roma	J54H16000760001	17,5	17,5	7,7	Esecuzione
Upgrading prestazionale linee di adduzione ai porti - DTP Bologna	J44H16000380001	20,4	20,4	8,7	Esecuzione
Infrastrutturazione terminali intermodali		413,9	114,9		Progettazione
Collegamento ferroviario al nuovo parco ferroviario di Venezia Marghera		181,0	1,0		Progettazione
Infrastrutturazione porti		168,3	37,3		Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	826	216	610		55	28	39	20	19	13	5	7	112

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

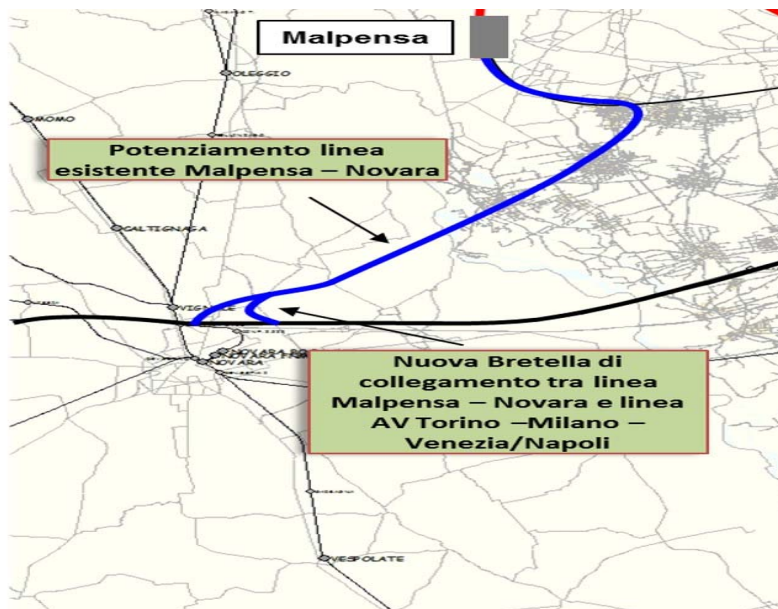
Il programma mira ad aumentare la capacità degli impianti. Gli interventi di potenziamento tecnologico e di centralizzazione dei fasci di presa e consegna permetterà alle IF di gestire la manovra in autoproduzione, con benefici in termini di efficienza.

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto I064: Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede opere funzionali all'istituzione di un collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Malpensa, Milano e Torino, da utilizzare per servizi AV. Ad esito dello studio di fattibilità sviluppato nel corso del 2014 è stata individuata la soluzione che prevede il collegamento fra la linea AV Milano – Torino e la linea FNM Novara - Malpensa – Saronno attraverso due interconnessioni una lato Torino e una lato Milano, quest'ultima con una variante di tracciato che evita l'abitato di Galliate.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia
Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Collegamento ferroviario da sud aeroporto di Milano Malpensa						X		X	X				X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
173	4	4	0	0	0	0	0	0	169	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	
173							173

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
4						4

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Lo studio di fattibilità è stato inviato al MIT a Dicembre 2014.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità		
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
		-															
Collegamento ferroviario da sud aeroporto di Milano Malpensa	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Collegamento ferroviario da sud aeroporto di Milano Malpensa	173	4	169	Prog. Definitivo	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0
	173	4	169		0	0	0	0	0	0	1	1	2	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

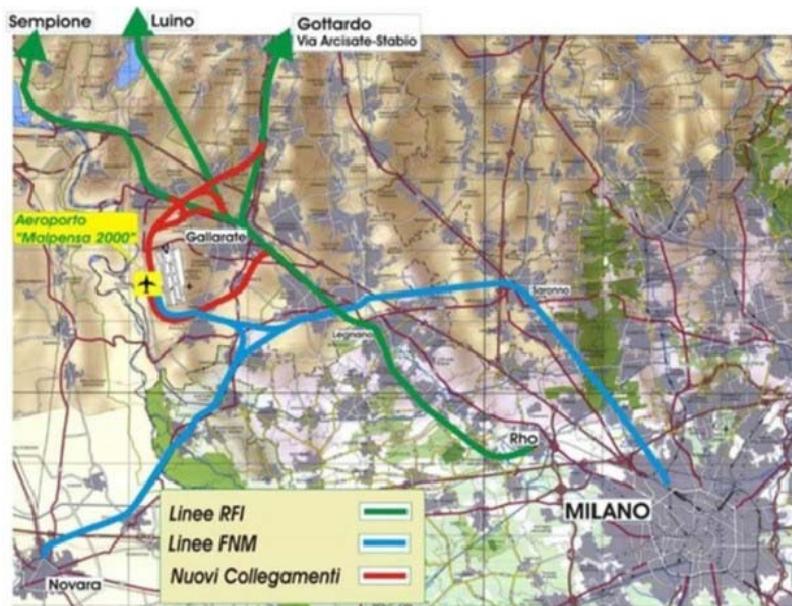
Realizzare il collegamento diretto tra la linea AV/AC TO-MI e la linea FNM Novara – Malpensa per l'instradamento dei treni AV.

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto 0295: Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede la realizzazione, per fasi funzionali, di nuovi collegamenti verso le direttrici Sempione e Gottardo per servizi tra l'aeroporto di Malpensa, la Svizzera e Milano. La prima fase funzionale prevede la realizzazione della nuova stazione di Malpensa (Terminal 2) e della linea di collegamento verso Milano sulla direttrice del Sempione. La seconda fase funzionale completa il sistema di accessibilità da nord a Malpensa con la realizzazione dei collegamenti verso la Svizzera sulla direttrice del Sempione e del Gottardo via Arcisate - Stabio.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Collegamenti ferroviari da nord aeroporto di Milano Malpensa	X								X		X		X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.200	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.200							1.200

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' stata sviluppata la progettazione preliminare degli interventi

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Collegamenti ferroviari da nord aeroporto di Milano Malpensa	J31J05000020001	Prog. Preliminare	-	7-2027	7-2027	4-2029	8-2030	3-2031	-	-	-	-	7-2041	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamenti ferroviari da nord aeroporto di Milano Malpensa	1.200	0	1.200	Prog. Preliminare	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1.200	0	1.200		0	0	0	0	0	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Garantire nuovi collegamenti da nord verso l'aeroporto di Malpensa.

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto I137: Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione un collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Orio al Serio, che attualmente non è servito direttamente da alcun tipo di collegamento ferroviario, e la rete ferroviaria nazionale per servizi verso Milano. Ad esito dello studio di fattibilità sviluppato nel corso del 2015, che ha previsto 5 alternative, è stata individuata la soluzione che prevede il collegamento alla linea Bergamo-Rovato totalmente in superficie di estesa pari a circa 4,4 km, con stazione integrata con il terminal aeroportuale (soluzione 4).



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo						X			X	X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
110	8	di cui: 8	0	0	0	0	102	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Evoluzione Costo							CdP-I 2017
	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
110								110

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
8						8

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per l'intervento è stato sviluppato lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA	CUP	Stato attuativo										Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione						Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
		Studio di fattibilità														
Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	110	8	102	Prog. Definitivo	0	0	0	0	1	1	2	0	4
	110	8	102		0	0	0	0	1	1	2	0	4

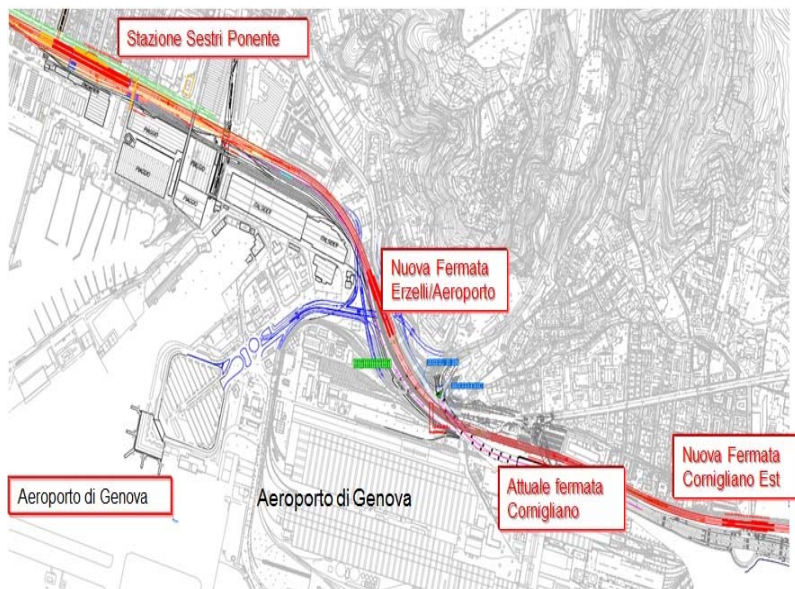
Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuovo collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio e la rete ferroviaria nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi, correlati al progetto GATE (Genoa Airport a train to Europe), prevede il collegamento dell'aerostazione di Genova con la rete nazionale. Gli interventi ferroviari consistono nella realizzazione di due nuove fermate: Erzelli/Aeroporto e Cornigliano EST, in sostituzione della esistente, comprese tutte le opere necessarie all'inserimento delle stesse sulla linea Voltri – Sampierdarena e nella modifica della esistente stazione ferroviaria di Sestri Ponente con rivisitazione del piano regolatore ferroviario.



LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est					X	X			X				X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
70	70	di cui: 68	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
70			0				70

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Realizzazione di due nuove fermate: Erzelli/Aeroporto e Cornigliano EST e modifica della esistente stazione ferroviaria di Sestri Ponente con rivisitazione del piano regolatore ferroviario.
2				68		70	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sviluppata la progettazione definitiva

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
																Da avviare
Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est	J44C14000020002	Prog. Definitivo	7-2014	6-2015	6-2015	12-2015	9-2020	4-2021	7-2019	3-2020	9-2020	12-2024	6-2025	Da avviare	In corso	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

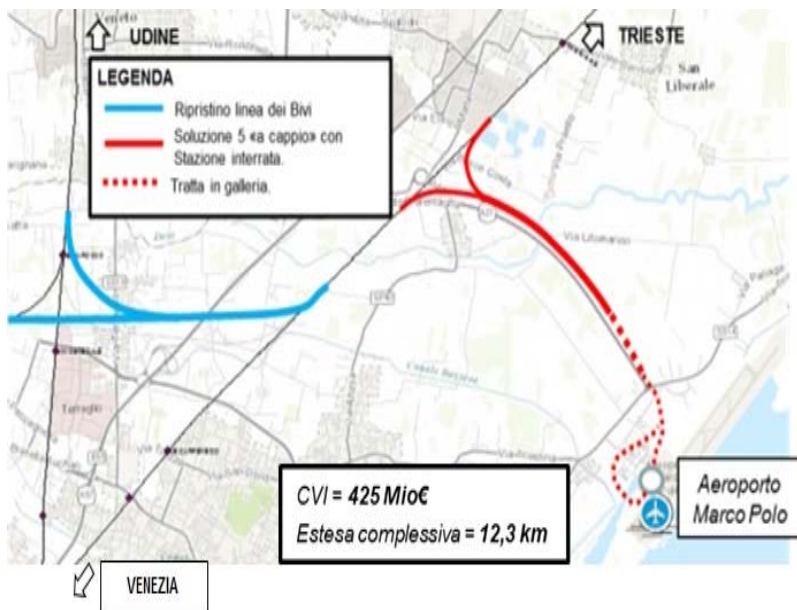
	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est	70	70	0	Realizzazione	1	1	1	0	0	0	0	0	19	49
	70	70	0		1	1	1	0	0	0	0	0	19	49

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Garantire un nuovo collegamento tra la linea ferroviaria e l'aeroporto di Genova. Le nuove fermate nell'area del Ponente serviranno quartieri popolosi, che oggi non hanno accesso al servizio ferroviario a breve distanza.

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di un collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Venezia Tessera, che attualmente non è servito direttamente da alcun tipo di collegamento ferroviario, e la linea ferroviaria Venezia-Trieste. Ad esito degli studi di fattibilità sviluppati nel corso del 2014 e del 2015, che hanno previsto complessivamente 6 alternative, è stata individuata la soluzione passante "a cappio" (soluzione 5). La soluzione individuata, di estesa complessiva pari a circa 12,3 km di cui 3,5 km in galleria, si sviluppa prevalentemente in superficie e in affiancamento alla bretella autostradale A27, per poi cominciare ad interrarsi subito dopo il nuovo viadotto sul fiume Dese. La stazione ferroviaria è prevista sotto la sede dell'aerostazione con il piano del ferro a - 9.50 m, con tracciato che si richiude sul binario pari a circa 1,8 km dall'aerostazione formando il cosiddetto "cappio".



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	X					X	X	X	X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
425	425	di cui: 421	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
425							425

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Realizzazione di un collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Venezia Tessera con relativa stazione ferroviaria sotto la sede dell'aerostazione e tracciato che si richiude formando il cosiddetto "cappio".
14				411		425	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il Progetto preliminare dell'opera del 2003, sviluppato in collaborazione con la Regione Veneto è stato sottoposto all'iter approvativo previsto dalla L. 443/2001 (L.Obiettivo). In data 27.05.2005 il CIPE con Del. 69/05 ha approvato il progetto, solo in linea tecnica. Ad agosto 2014 è stata sottoscritta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e da FS Italiane la "lettera di intenti per il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia e la rete nazionale". L'accordo nasce dall'esigenza di favorire collegamenti rapidi ed efficienti tra i tre aeroporti e le principali città, anche al fine di sviluppare turismo e business in tutta la Penisola, grazie all'intermodalità treno-aereo. A dicembre 2014 è stato completato lo studio di fattibilità del nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia, che ha preso in considerazione 5 diverse alternative di tracciato (dalla soluzione "0" alla Soluzione "4"). Successivamente, in data 3 giugno 2015, è stata inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad integrazione dello studio di fattibilità inviato nel 2014, una ulteriore alternativa (soluzione "5") per il collegamento ferroviario all'aeroporto di Venezia, la cosiddetta soluzione "a cappio". Con nota del 19 novembre 2015, la Società Aeroporto di Venezia (SAVE) S.p.A. ha comunicato al Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, con RFI, è stata condivisa la soluzione "5" proposta "a cappio" contenuta nello studio di fattibilità. In data 9.03.2016 è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa tra SAVE (Soc. Aeroporto di Venezia) e RFI, e ad agosto 2016 è stato dato avvio alla progettazione definitiva per il nuovo tracciato ferroviario che collegherà l'aeroporto Venezia Tessera Marco Polo con Mestre e Trieste e per la nuova stazione Venezia Aeroporto, con soluzione «passante in sotterranea», con uno sviluppo di circa 12,5 km.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo		Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	J51H03000170001	Prog. Definitivo	1-2003	5-2005	2-2016	4-2018	9-2018	8-2019	10-2019	6-2020	6-2020	2-2024	8-2024	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	425	425	0	Realizzazione	8	4	4	2	4	78	73	73	190
	425	425	0		8	4	4	2	4	78	73	73	190

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

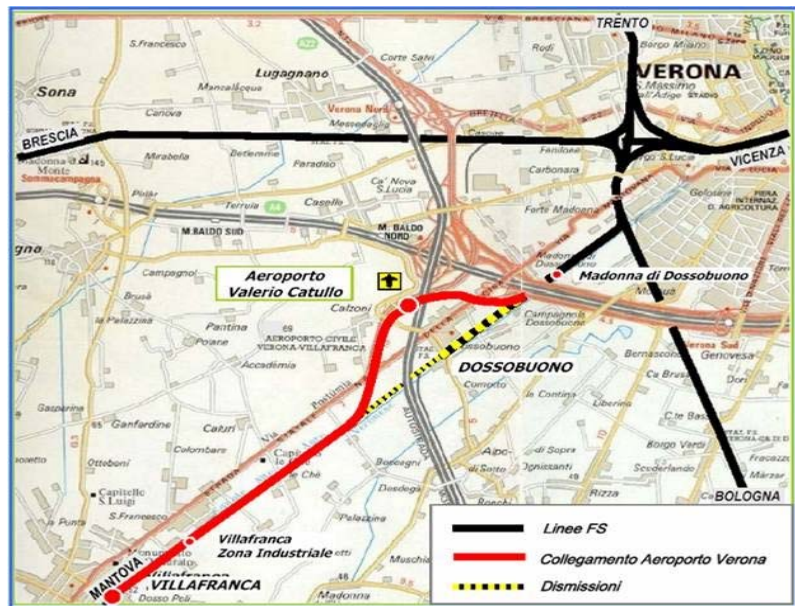
Incremento dell'accessibilità dell'aeroporto di Venezia con possibilità da parte dell'impresе ferroviarie di istituire relazioni di traffico da/per l'aeroporto di Venezia. Il nuovo collegamento ferroviario, la nuova stazione Venezia Aeroporto e l'interconnessione con la linea Venezia Mestre – Trieste, oltre a dare nuova efficienza all'aeroporto Marco Polo, saranno funzionali per favorire l'integrazione modale treno/aereo, per ottimizzare gli spostamenti a lungo raggio delle persone e per sviluppare il turismo con Venezia e l'area del Triveneto.

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto 0269: Collegamento ferroviario aeroporto di Verona

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto preliminare prevede il collegamento ferroviario dell'aeroporto Marco Catullo con Verona Porta Nuova mediante una variante alla linea Modena - Verona, per ca. 4,5 km a cavallo della stazione di Dossobuono. Per estendere il servizio metropolitano a Villafranca è previsto il completamento del raddoppio fra Verona e Villafranca di ca. 5 km. Il progetto include anche la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'abitato di Dossobuono e dell'Aeroporto "Marco Catullo".



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici					
	Allegato al DEF 2017 Altri Provedimenti* Colfinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patiti Sud Accordi Internazionali	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali								
Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	X	X	X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
90							90

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il progetto preliminare – dopo il parere positivo della Regione Veneto - è stato presentato al M.I.T., per l'approvazione del CIPE secondo le procedure di Legge Obiettivo. L'iter approvativo non è stato concluso.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo										Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione						Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	J51H03000180001	Prog. Preliminare	10-2002	7-2027	7-2027	10-2028	10-2029	6-2030	4-2029	11-2029	10-2029	5-2036	6-2036	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	90	0	90	Prog. Preliminare	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	90	0	90		0	0	0	0	0	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Garantire il collegamento dell'aeroporto di Verona villafranca alla rete ferroviaria nazionale

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto 1912: Nuova fermata di Ronchi Aeroporto

Nuovo inserimento

Interventi incorporati da programma P055 "Ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi ferroviari si inquadrano in un più ampio Piano che prevede, oltre ad una nuova fermata ferroviaria, una nuova autostazione con 16 stalli in linea per i bus e una superficie pedonale di 2800 metri quadrati; un parcheggio multipiano con una capacità di 500 posti auto; un parcheggio a raso, della capacità complessiva di 1000 posti auto, di cui 320 dedicati agli utenti con abbonamento TPL e ferroviario (pendolari) e infine un collegamento pedonale tra l'aerostazione e le strutture del polo con passerella sopraelevata della lunghezza totale di 425 metri, con tappeti mobili per facilitare la percorrenza.

Le opere ferroviarie consistono nella realizzazione di una nuova fermata ferroviaria sulla linea Venezia-Trieste,



LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici					
	Allegato al DEF 2017 Altri Provedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali								
Nodo intermodale Ronchi dei Legionari (interventi ferroviari)	X	X	X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3	3	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione dell'intervento da P055_B e inserimento ulteriori opere concordate con il territorio (allungamento marciapiedi,...)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0	1	2				3		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		1		2	0	3

Progettazione e realizzazione degli interventi di competenza RFI.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Opere in corso di realizzazione

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione	Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
Nodo intermodale Ronchi dei Legionari (interventi ferroviari)	J81E16000690003	Esecuzione	-	-	-	-	7-2015	12-2017	-	-	-	-	12-2019	Conclusa	Concluse	Concluse

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo intermodale Ronchi dei Legionari (interventi ferroviari)	3	3	0	Realizzazione	0	0	0	1	2	0	0	0	0
	3	3	0		0	0	0	1	2	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

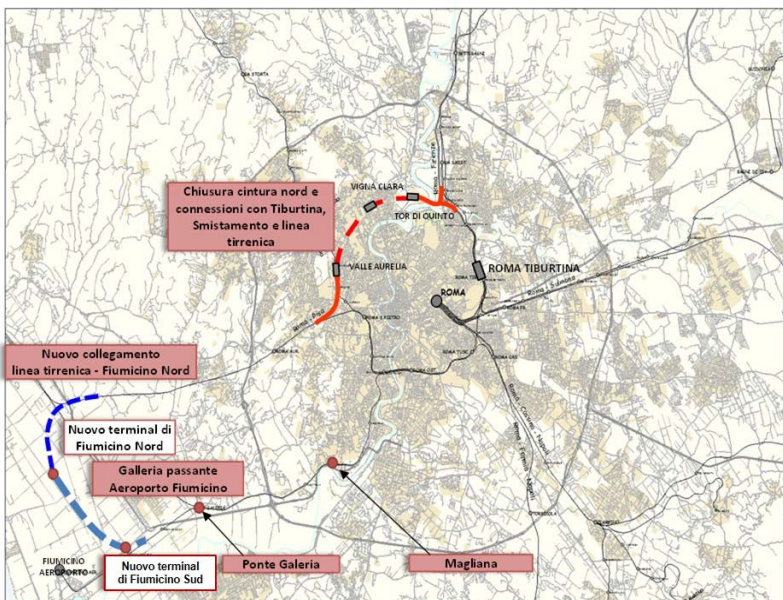
Il polo consentirà concretamente l'interscambio tra i vari mezzi di superficie (bus, auto e treno) con conseguenti miglioramenti del sistema di trasporto pubblico e del servizio di mobilità passeggeri in regione

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto I138A: Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inquadra nell'bito del programma per il potenziamento dei collegamenti con l'aeroporto di Roma Fiumicino, con interventi da realizzare per fasi in coerenza con i futuri sviluppi del terminal. Gli interventi mirano a soddisfare le esigenze di breve periodo, mediante l'adeguamento del piano del ferro della stazione di Magliana e Ponte Galeria per migliorare la regolarità dell'esercizio ferroviario e sfruttare in modo ottimale la capacità dell'infrastruttura esistente.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1ª fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino (PRG Magliana, Ponte Galeria e potenziamento impianto Fiumicino Aeroporto)						X			X	X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
75	10	di cui: 10	0	0	0	0	65	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Ampliamento del perimetro con interventi di potenziamento del terminal di Fiumicino necessari per garantire il modello di esercizio concordato con la Regione Lazio
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
10				65			75	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
10						10

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
		-													
1^ fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino (PRG Magliana, Ponte Galeria e potenziamento impianto Fiumicino Aeroporto)	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino (PRG Magliana, Ponte Galeria e potenziamento impianto Fiumicino Aeroporto)	75	10	65	Prog. Definitivo	0	0	0	1	9				0
	75	10	65		0	0	0	1	9				0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

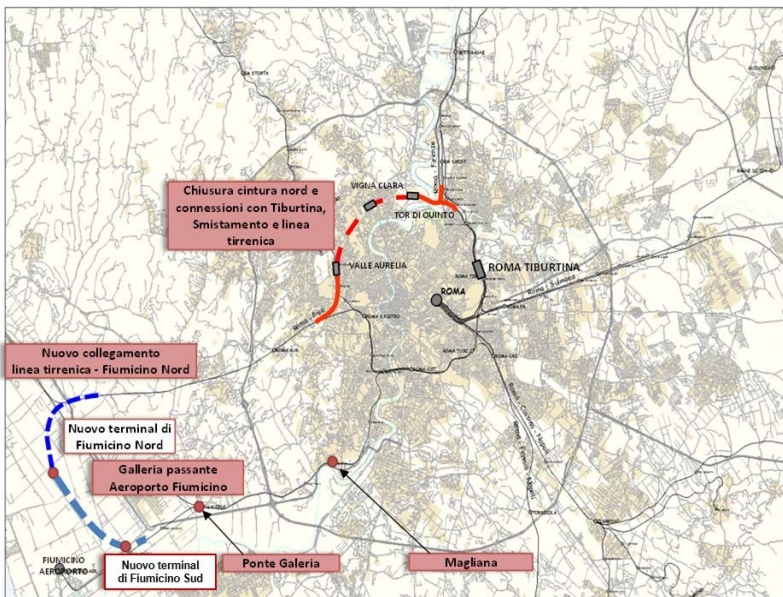
Potenziamento del collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Roma Fiumicino e la rete ferroviaria nazionale

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto I138B: Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inquadra nell'bito del programma per il potenziamento dei collegamenti con l'aeroporto di Roma Fiumicino, con interventi da realizzare per fasi in coerenza con i futuri sviluppi del terminal. Gli interventi mirano a soddisfare le esigenze di medio-lungo periodo, mediante la realizzazione, per fasi funzionali, del collegamento ferroviario tra la stazione Tiburtina e la futura futura Aerostazione Nord attraverso la nuova linea di Cintura Nord e, in seconda fase, del collegamento passante in sotterraneo fra la futura stazione ferroviaria nord e la nuova stazione di Fiumicino sull'esistente linea Roma Fiumicino.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici					
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patiti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Invariante Project review Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali								
Nuovo collegamento con futuro terminal nord			X					
Collegamento passante terminal nord-terminal sud			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.082	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	1.062	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
1.082							1.082	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016	ultimate					2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
		Studio di fattibilità														
Nuovo collegamento con futuro terminal nord	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Collegamento passante terminal nord-terminal sud	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuovo collegamento con futuro terminal nord	420	0	420	Studio di fattibilità	0	0							0
Collegamento passante terminal nord-terminal sud	662	0	662	Studio di fattibilità	0	0							0
	1.082	0	1.082		0	0							0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuovo collegamento ferroviario tra il costruendo terminali nord dell'aeroporto di Roma Fiumicino e la rete ferroviaria nazionale

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto I139: Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di collegamenti con l'aeroporto di Catania Fontanarossa, con interventi da realizzare per fasi in coerenza con i futuri sviluppi del terminal. In prima fase è prevista la realizzazione di una nuova fermata sulla linea Catania-Palermo a servizio dell'attuale terminal aeroportuale da potenziare, in seconda fase, per l'interscambio con la linea ferroviaria circumetnea.

L'intervento proposto si localizza al km 235+500 circa della linea Messina-Siracusa tra gli impianti di Catania Acquicella e Catania Bicocca (ricadendo quindi all'interno del Nodo di Catania) su una tratta già a doppio binario. Il posizionamento previsto consente che la fermata venga servita sia tramite i treni sulla tratta Catania-Caltanissetta sia tramite i treni sulla tratta Catania-Siracusa. Sono previste due fasi funzionali: - Fermata di Catania Fontanarossa con servizio passante- Trasformazione della fermata in stazione con possibilità di attestamento dei servizi.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patto Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fermata su linea Catania-Bicocca						X			X	X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
15	15	di cui: 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
15							15

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
15						15

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' in corso lo studio di fattibilità. Con verbale del 9 ottobre 2015, RFI, Comune di Catania, ENAC e SAC (società di gestione dell'aeroporto di Catania) hanno individuato il posizionamento della nuova fermata e la suddivisione della responsabilità degli interventi tra RFI (nuova fermata) e SAC (opere di collegamento al sistema viario, il parcheggio, gli impianti a servizio della fermata, il servizio navetta da/per l'aeroporto)

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Fermata su linea Catania-Bicocca	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Fermata su linea Catania-Bicocca	15	15	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
	15	15	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	15

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La nuova fermata di Catania Aeroporto Fontanarossa:- consentirà di collegare con l'infrastruttura ferroviaria il primo aeroporto della Sicilia intercettando, quindi, una parte degli oltre sette milioni di viaggiatori annui.- sarà servita da 116 treni regionali. A questi potranno aggiungersi 12 IC Messina-Siracusa, 12 IC Palermo-Catania, 4 IC Catania – Agrigento per numero complessivo potenziale di 144 treni/gg. Di seguito si riporta l'ipotizzato modello d'esercizio sul Nodo di Catania (fonte Accordo Quadro capacità RFI-Regione Sicilia).

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Torino-Lione

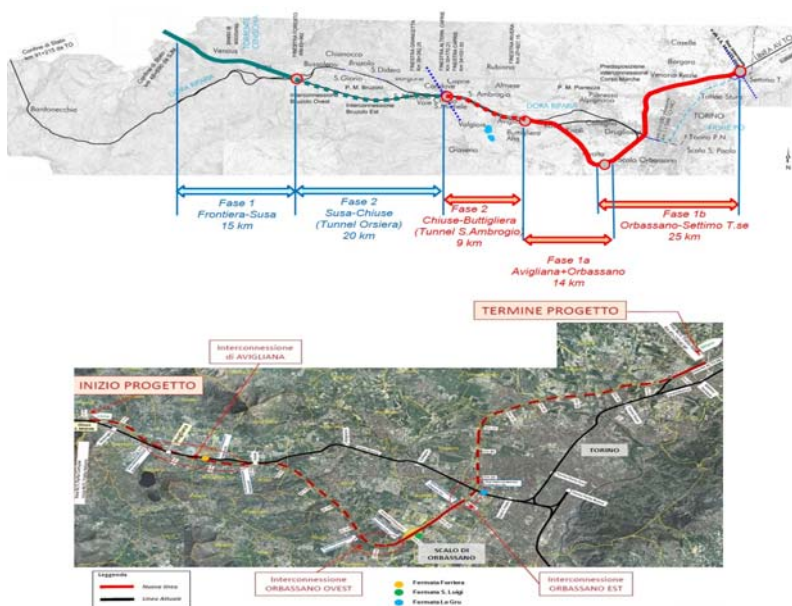
Tratta Torino-Lione

Progetto 0241A: Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inserisce nel programma di realizzazione di una nuova infrastruttura di by-pass del nodo ferroviario di Torino dedicata al traffico merci (linea di gronda) con origine dal termine della tratta internazionale della nuova linea Torino-Lione presso Bussoleno lato Modane e allaccio alla linea AV/AC Torino - Milano in corrispondenza di Settimo Torinese lato Milano. Nell'ambito dell'osservatorio Torino-Lione sono state individuati tre lotti funzionali relativi a: - nuova linea Avigliana – Orbassano, adeguamento della linea storica Avigliana – Bussoleno e messa a PRG scalo di Orbassano (Tappa 1), oggetto di intervento- nuova linea Orbassano – Settimo Torinese di by-pass del nodo ferroviario di Torino (Tappa 1bis);- nuova linea Avigliana - Bussoleno, con realizzazione del tunnel dell'Orsiera (Tappa 2).

Nell'ambito della Tappa 1 è prevista anche la messa a PRG dello scalo di Orbassano, sia per consentire il passaggio della nuova coppia di binari da ovest (in provenienza da Avigliana), sia per rifunzionalizzare lo scalo stesso secondo le esigenze indicate a livello intergovernativo tra Italia e Francia.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano (1^ tappa)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.700	66	66	0	0	0	0	180	1.455	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
66		1.635					1.700	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
66						66

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il Commissario di Governo pro tempore – Arch. Mario Virano – nel mese di agosto 2014 ha richiesto a RFI di avviare lo sviluppo del progetto definitivo della tappa 1, anche nelle more dell'approvazione CIPE del progetto preliminare, tenendo conto delle prescrizioni già contenute nel parere regionale e condivise in ambito Osservatorio Tecnico. RFI ha quindi avviato, a novembre 2014, il progetto definitivo della tratta Avigliana – Orbassano (tappa 1). L'iter progettuale ed approvativo è poi stato sospeso in attesa che venisse conclusa, e perfezionata, l'approvazione del tunnel di base (TELT), rimodulata la fasizzazione dei lavori in base alle evidenze emerse in ambito Osservatorio e definita, e ratificata, la semplificazione progettuale in seguito al processo di project review (sintetizzata nel documento dell'Osservatorio del 20 Giugno 2016). L'importo dei lavori di tappa 1 è stato definito, in attesa di ulteriori affinamenti progettuali, in 1,7 Mld € per la tratta (0,2 di adeguamento linea storica, 1,5 di nuova linea). Attualmente l'azione del Commissario di Governo è anche orientata alla realizzazione di alcune opere, in anticipazione rispetto alla nuova linea ferroviaria, finalizzate ad ampliare il consenso da parte del territorio. Tali opere consistono in nuove fermate che consentono il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano; nello specifico si tratta delle nuove fermate di Le Gru e S. Luigi (PD in corso) per il SFM5 e della nuova fermata lungo la SFM3 in località Ferriera (Buttigliera Alta).

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano (1^ tappa)	J11H03000030008	Prog. Definitivo	10-2002	6-2017	11-2014	12-2018	6-2018	5-2022	1-2019	12-2025	7-2020	5-2029	12-2025	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano (1^ tappa)	1.700	66	1.635	Prog. Definitivo	32	30	35	3	16	8	4		0
	1.700	66	1.635		32	30	35	3	16	8	4		0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il collegamento della Gronda Merci con la Torino – Lione consentirà, dopo il 2030, un ulteriore sviluppo del traffico merci sul Corridoio Mediterraneo permettendo di sfruttare in maniera ottimale il nuovo collegamento transfrontaliero. L'eliminazione del flusso merci Est – Ovest nel nodo di Torino consentirà, inoltre, un incremento del modello di esercizio regionale e suburbano del Nodo di Torino.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

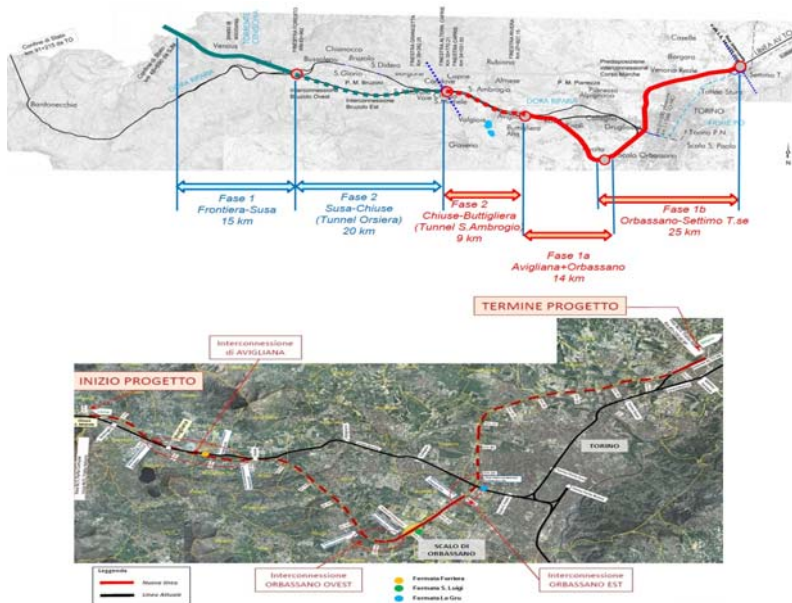
Direttrice Torino-Lione

Tratta Torino-Lione

Progetto 0241B: Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inserisce nel programma di realizzazione di una nuova infrastruttura di by-pass del nodo ferroviario di Torino dedicata al traffico merci (linea di gronda) con origine dal termine della tratta internazionale della nuova linea Torino-Lione presso Bussoleno lato Modane e allaccio alla linea AV/AC Torino - Milano in corrispondenza di Settimo Torinese lato Milano. Nell'ambito dell'osservatorio Torino-Lione sono state individuati tre lotti funzionali relativi a: - nuova linea Avigliana – Orbassano, adeguamento della linea storica Avigliana – Bussoleno e messa a PRG scalo di Orbassano (Tappa 1)- nuova linea Orbassano – Settimo Torinese di by-pass del nodo ferroviario di Torino (Tappa 1bis);- nuova linea Avigliana - Bussoleno, con realizzazione del tunnel dell'Orsiera (Tappa 2). Sono oggetto di intervento le opere della Tappa 1 bis e 2.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP			Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Projet review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
tratta Orbassano-Settimo Torinese	X					X				X			X					
tratta Bussoleno-Avigliana	X					X				X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
2.693	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.693

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
4.327		-1.635					2.693	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

La progettazione preliminare degli interventi è stata sviluppata nell'ambito della prima fase del Progetto.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
tratta Orbassano-Settimo Torinese	J11H03000030008	Prog. Preliminare*	-	-	7-2027	10-2029	6-2031	3-2032	6-2030	12-2037	3-2031	10-2037	12-2037	In corso	-	-	
tratta Bussoleno-Avigliana	J11H03000030008	Prog. Preliminare*	-	-	7-2027	5-2029	1-2031	10-2031	1-2030	3-2035	10-2031	1-2035	3-2035	In corso	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
tratta Orbassano-Settimo Torinese	1.753	0	1.753	Prog. Preliminare	0	0							0
tratta Bussoleno-Avigliana	940	0	940	Prog. Preliminare	0	0							0
	2.693	0	2.693		0	0							0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il collegamento della Gronda Merci con la Torino – Lione consentirà, dopo il 2030, un ulteriore sviluppo del traffico merci sul Corridoio Mediterraneo permettendo di sfruttare in maniera ottimale il nuovo collegamento transfrontaliero. L'eliminazione del flusso merci Est – Ovest nel nodo di Torino consentirà, inoltre, un incremento del modello di esercizio regionale e suburbano del Nodo di Torino.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Torino-Lione

Tratta Torino-Lione

Progetto P215: Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana

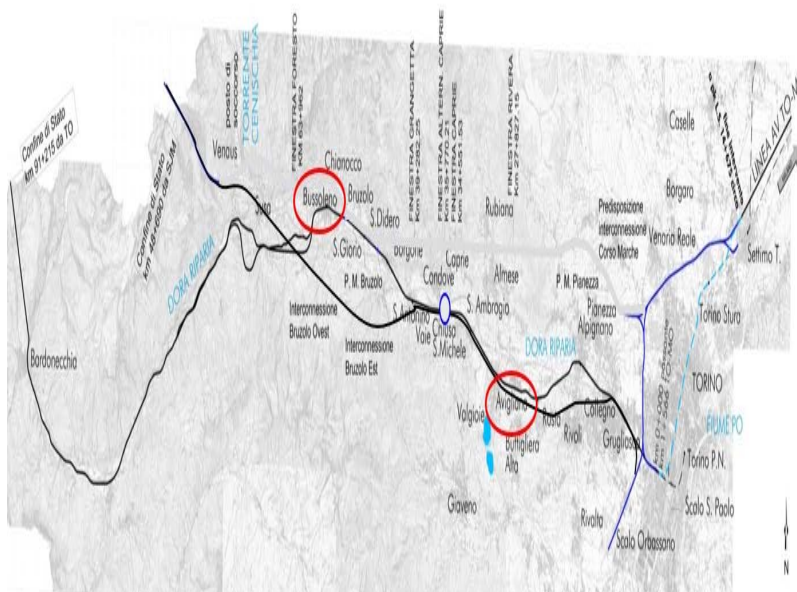
Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto comprende gli interventi finalizzati all'adeguamento delle caratteristiche della tratta Bussoleno-Avigliana, sulla attuale linea Modane-Torino, nell'ambito dell'adeguamento per fasi dell'infrastruttura ferroviaria di adduzione al tunnel transfrontaliero del nuovo collegamento internazionale Torino - Lione.

Gli interventi previsti, oltre a garantire la transitabilità della sagoma P/C 80, comprendono rinnovo dell'armamento, verifiche e adeguamento di opere civili lungo linea per la risoluzione puntuale di interferenze, l'adeguamento degli impianti tecnologici per la gestione e controllo della circolazione, la realizzazione di precedenze con modulo 750 m, il potenziamento degli impianti di trazione elettrica ed interventi di adeguamento nelle stazioni ed interventi di mitigazione acustica.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità	Miglioramento livelli di sicurezza
	Altri Provvedimenti*	Project review	Potenziamento tecnologico
	Cofinanziamenti UE	Invariante	Sistemi regionali e metropolitani
	UE - workplan corridoio		Potenziamento connessioni merci
	FSC Cabina di Regia		Completamento valichi alpini
	FSC Patiti Sud		Alla Velocità di Rete (AVR)
	Accordi Internazionali		
	PIS XIII Allegato		
	PIS XI Allegato		
Intervento / Opere funzionali			
Adeguamento linea storica Torino-Modane (tratta Susa-Avigliana)	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
	200	0	0	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
0					200		200	Nuova esigenza di investimento connessa alla necessità di assicurare la funzionalità del tunnel di base del Frejus (1^ tappa nuova linea Torino-Lione) in termini di capacità e prestazioni

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Interventi in progettazione

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione	Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine				Inizio	Fine
Adeguamento linea storica Torino-Modane (tratta Susa-Avigliana)	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Adeguamento linea storica Torino-Modane (tratta Susa-Avigliana)	200	0	200	Studio di fattibilità									0
	200	0	200										0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento prestazionale merci (Sagoma, modulo e peso assiale), in continuità funzionale con la nuova linea Torino-Lione Miglioramento della regolarità della circolazione

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto 0266: Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la prosecuzione del quadruplicamento della linea Chiasso-Milano in avvicinamento al nodo di Milano per incrementare la capacità e specializzare i servizi lungo l'asse del Gottardo. Gli interventi consistono nel quadruplicamento della linea esistente tra il Bivio Rosales e lo sbocco della galleria "Seregno" presso Desio per un'estesa di circa 37 km (15 km in variante, 14 in affiancamento e 8 di interconnessioni). A Seregno la linea si dirama verso est, per connettersi con la nuova linea merci Bergamo - Seregno e verso sud, riconnettendosi alla linea storica verso Monza - Milano all'altezza di Desio. Nell'ambito del progetto saranno realizzati interventi di adeguamento del piano del ferro della stazione di Seregno.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
(tratta bivio Rosales-Seregno)	X					X				X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.412	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1.409	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.412							1.412

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
4						4

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il progetto preliminare è stato depositato presso il MIT nel giugno 2003. Con Deliberazione n.VII/18612 del 05.08.04, la Regione Lombardia ha espresso parere favorevole al progetto, con prescrizioni.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
(tratta bivio Rosales-Seregno)	J31H03000520001	Prog. Preliminare	10-2002	7-2027	10-2027	8-2029	8-2013	1-2032	3-2030	1-2031	1-2031	7-2037	9-2021	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
(tratta bivio Rosales-Seregno)	1.412	4	1.409	Prog. Preliminare	3	1	3	0	0	0	0	0	0
	1.412	4	1.409		3	1	3	0	0	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'obiettivo del progetto consiste nel completamento del sistema di gronde merci e nella velocizzazione dei collegamenti viaggiatori internazionali verso il Gottardo.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

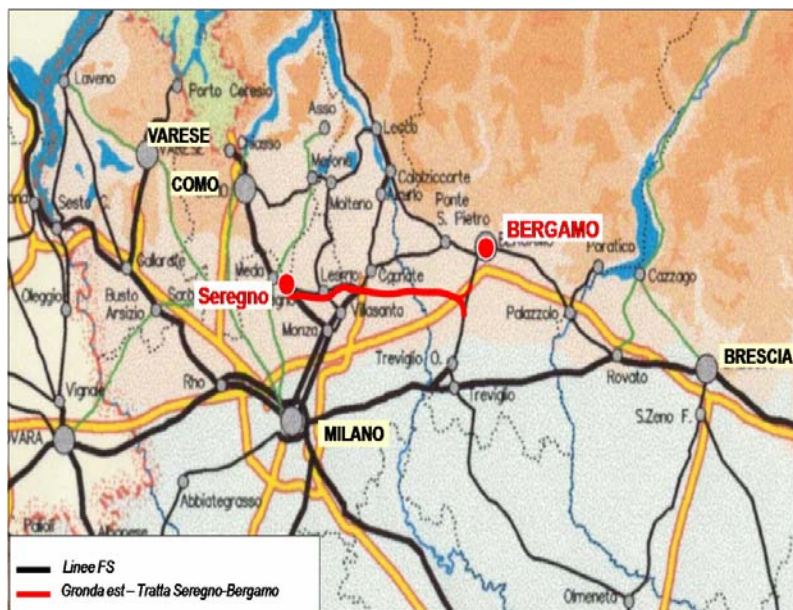
Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto 0277: Potenziamento Seregno-Bergamo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, strettamente correlato al potenziamento della linea Chiasso-Milano, prevede la realizzazione di un itinerario di by-pass del nodo ferroviario di Milano dedicato al traffico merci (gronda est), a servizio dei terminali in area est di Milano. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea, a vocazione esclusiva merci, di cui parte in affiancamento alla Seregno – Carnate – Bergamo per un'estesa di circa 34 km, che consente il collegamento tra il corridoio Reno-Alpi e il corridoio Mediterraneo. In uscita da Seregno è previsto un raddoppio in sede fino a Lesmo mentre la tratta successiva si sviluppa in variante che affianca il futuro tracciato dell'Autostrada "Pedemontana". La linea termina a Levate, dove si connette alla Bergamo - Treviglio.

La nuova linea, a vocazione esclusiva merci, si sviluppa per circa 34 km, di cui parte in affiancamento alla Seregno – Carnate – Bergamo, che viene raddoppiata. E' previsto un raddoppio in sede nella tratta Seregno - Lesmo (5 km); la tratta successiva (circa 29 km) è prevista in variante, con circa 15 km in affiancamento alla futura Pedemontana lombarda. La linea termina a Levate, dove si connette alla Bergamo - Treviglio.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PI S XI Allegato	PI S XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento infrastrutturale Bergamo - Seregno	X					X					X		X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.000	83	83	0	0	0	0	0	0	0	0	917	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.000							1.000

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
83						83

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

La progettazione preliminare è stata approvata con prescrizioni dal CIPE nel 2005.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Potenziamento infrastrutturale Bergamo - Seregno	J31H03000210008	Prog. Definitivo	10-2002	12-2005	9-2008	11-2026	8-2013	5-2029	7-2027	5-2028	5-2028	3-2036	12-2021	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento infrastrutturale Bergamo - Seregno	1.000	83	917	Prog. Definitivo	19	12	13	0	3	0	4	0	63
	1.000	83	917		19	12	13	0	3	0	4	0	63

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto è funzionale alla realizzazione del sistema di gronde merci del nodo di Milano, che consentiranno, attraverso la specializzazione delle linee, l'ottimale sfruttamento della capacità del nodo per i servizi passeggeri metropolitani, regionali e lunga percorrenza

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Nodo di Milano

Progetto 0294: Potenziamento linea Gallarate-Rho

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il potenziamento, per fasi funzionali, della linea Rho-Gallarate ed é finalizzato all'incremento delle potenzialità del trasporto regionale, comprensoriale ed a lunga percorrenza sulla direttrice del Sempione, creando un itinerario di accesso da sud all'aeroporto di Malpensa, in attuazione della Dichiarazione d'intenti Italia - Svizzera del 18.09.2014. Il progetto definitivo sviluppato prevede la realizzazione di un complesso a 4 binari da Rho a Parabiago, la successiva prosecuzione con un nuovo 3° binario fino alla stazione di Gallarate, con un collegamento Rho Fiera – Malpensa attraverso la realizzazione del cosiddetto "Raccordo Y" tra la linea RFI e la linea Ferrovie Nord Milano all'altezza della stazione di Busto Arsizio. Il potenziamento si sviluppa complessivamente per 31,5 km circa, di cui circa 8 km relativi alla tratta da Rho a Parabiago.

L'intervento è suddiviso in due lotti funzionali: - il primo lotto funzionale consiste nel quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago (circa 8 km) con inserimento di una nuova fermata in località Nerviano; fase propedeutica alla sistemazione a PRG della stazione di Rho per la razionalizzazione dei flussi di traffico provenienti dal Passante e diretti a Novara, messa a PRG della stazione di Parabiago; realizzazione della bretella di collegamento a raso della linea Gallarate-Rho con la linea FNM Saronno-Malpensa (raccordo Y) - il lotto funzionale di completamento consiste nel triplicamento della linea tra Parabiago e Gallarate.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia



INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP		Obiettivi strategici									
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patit Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	X	X				X			X	X				X		X		
Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate	X	X				X			X	X				X		X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
728	23	di cui: 23	0	0	0	0	400	0	305	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
728							728

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
20				3		23

Le risorse aggiuntive consentiranno di integrare ed affinare le progettazioni definitive già sviluppate

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso iter istruttoria CIPE su Progetto Definitivo quadruplicamento Rho-Parabiago. A settembre 2014 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha formulato le proprie osservazioni. RFI ha avviato l'adeguamento del progetto definitivo della 1^ fase per il recepimento delle osservazioni del Consiglio Superiore finalizzato alla prosecuzione - d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - dell'iter autorizzativo avviato.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	J31J05000010001	Prog. Definitivo	-	-	9-2008	10-2018	12-2011	8-2020	4-2011	1-2024	12-2019	1-2024	1-2024	In corso	-	-
Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate	J31J05000010001	Prog. Definitivo	-	-	9-2008	3-2021	6-2022	3-2023	9-2021	11-2027	3-2023	2-2028	11-2027	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	417	17	400	Prog. Definitivo	10	10	10	1	1	5			0
Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate	311	6	305	Prog. Definitivo	5	5	5	0	0	0	1		0
	728	23	705		15	15	15	1	1	5	1		0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il Quadruplicamento Rho – Parabiago consentirà di specializzare la linea attuale al traffico suburbano consentendo di implementare il modello di esercizio concordato con Regione Lombardia sull'asse Milano – Gallarate. L'incremento di capacità andrà a beneficio anche del traffico merci e della lunga percorrenza nonché dei regionali veloci dell'asse Milano – Domodossola. Il progetto, contestualmente al PRG di Rho, consentirà di risolvere una delle principali criticità del Nodo di Milano legate alle interferenze tra i flussi di traffico con benefici anche sulle relazioni suburbane Milano – Novara.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto 0265: Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il potenziamento della linea Luino–Laveno–Gallarate mediante la creazione di un itinerario specializzato per il traffico merci proveniente dal valico del S.Gottardo e diretto ai terminali in area Milano Ovest e Novara ("Gronda Ovest di Milano"). Gli studi di fattibilità hanno considerato diverse alternative di tracciato che si sviluppano sostanzialmente in variante rispetto all'attuale tracciato costiero in quanto si è in presenza di un tessuto fortemente antropizzato. In tutte le ipotesi sviluppate è previsto il mantenimento della stazione di Luino in quanto in tale impianto sono presenti numerose funzionalità che dovrebbero essere duplicate sulla nuova linea con inevitabili occupazioni di territorio e costi elevati di esercizio.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Reggia FSC Partì Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Raddoppio Laveno-Luino	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.270	1	di cui: 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.269	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.270							1.270

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
1						1

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Lo studio di fattibilità degli interventi è stato completato

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Raddoppio Laveno-Luino	J31H03000510001	Prog. Preliminare	7-2027	9-2028	2-2029	9-2031	3-2033	3-2034	2-2032	3-2033	3-2033	4-2041	3-2041	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Laveno-Luino	1.270	1	1.269	Prog. Preliminare	1	1	1	0	0	0	0	0	0
	1.270	1	1.269		1	1	1	0	0	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto è funzionale alla realizzazione del sistema di gronde merci del nodo di Milano, che consentiranno, attraverso la specializzazione delle linee, l'ottimale sfruttamento della capacità del nodo per i servizi passeggeri metropolitani, regionali e lunga percorrenza

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto 0264A: Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede l'incremento della capacità delle linee merci in ingresso al nodo di Novara lungo le direttrici Sempione e Luino. Gli interventi, in fase di rivisitazione, consistono nel raddoppio in affiancamento lato est all'esistente linea Vignale-Oleggio-Arona per un'estesa di circa 35 km. L'intervento è realizzabile per fasi funzionali con priorità per il raddoppio della tratta da Vignale a Oleggio per un'estesa di circa 14 km. L'intervento è previsto nella Dichiarazione d'intenti Italia-Svizzera del 18.09.2014.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta Vignale-Oleggio	X	X				X			X	X			X					
Tratta Oleggio-Arona	X					X			X	X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
424	14	14	0	0	0	0	0	250	0	160	0	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
535		-111					424	

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultime	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
14						14

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per gli interventi è stata sviluppata la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedura autorizzative	Procedura di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Tratta Vignale-Oleggio	J11H03000130001	Prog. Preliminare	6-2003	5-2018	7-2018	4-2020	5-2020	3-2021	5-2021	9-2025	3-2022	12-2024	9-2025	In corso	-	-
Tratta Oleggio-Arona	J11H03000130001	Prog. Preliminare*	-	-	-	-	1-2022	12-2022	2-2023	3-2027	12-2023	6-2026	3-2027	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Vignale-Oleggio	264	14	250	Prog. Definitivo	1	0	1	0	4	6	3		0
Tratta Oleggio-Arona	160	0	160	Prog. Preliminare	0	0							0
	424	14	410		1	0	1	0	4	6	3		0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto è funzionale alla realizzazione del sistema di gronde merci del nodo di Milano, che consentiranno, attraverso la specializzazione delle linee, l'ottimale sfruttamento della capacità del nodo per i servizi passeggeri metropolitani, regionali e lunga percorrenza

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

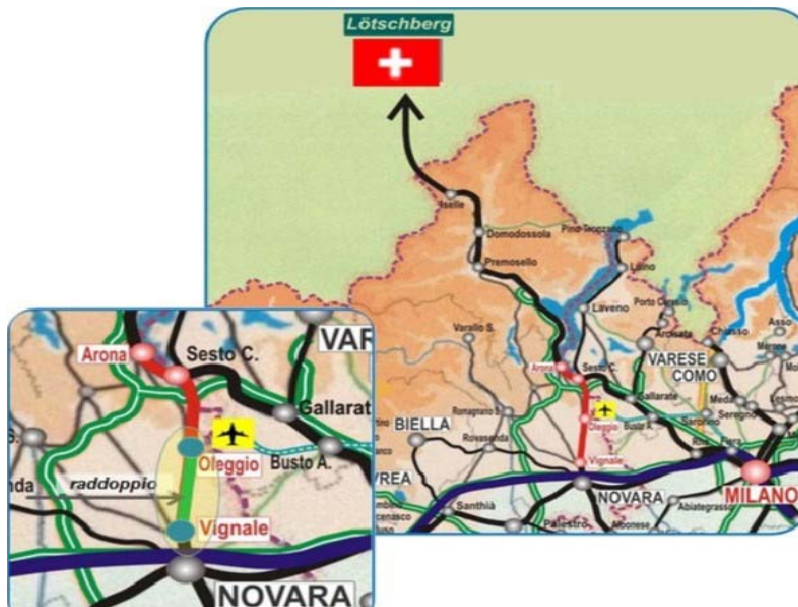
Direttrice Liguria - Alpi

Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto 0264B: Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede l'incremento della capacità delle linee merci in ingresso al nodo di Novara lungo le direttrici Sempione e Luino. Gli interventi, in fase di rivisitazione rappresentano il completamento funzionale del raddoppio Vignale-Oleggio-Arona e consistono nella rilocalizzazione a nord di Vignale del Terminal "Huckepack" attualmente presente a Novara e nella realizzazione di un tratto di nuova linea a semplice binario di circa 4 km per innestare la linea Borgomanero-Vignale sul nuovo Terminal e sulla linea raddoppiata Vignale-Oleggio con conseguente dismissione del tratto di linea esistente di circa 7 km tra Callignana e Vignale.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patiti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alla Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Nuovo terminal autostrada viaggiante Cameri	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	
CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
0		111					111	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016	ultimate					2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per gli interventi è stata sviluppata la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo										Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione						Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
		Prog. Preliminare*														-
Nuovo terminal autostrada viaggiante Cameri	J11H03000130001	Prog. Preliminare*	-	-	-	-	7-2027	5-2028	7-2028	10-2031	5-2029	1-2031	10-2031	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuovo terminal autostrada viaggiante Cameri	111	0	111	Prog. Preliminare	0	0							0
	111	0	111		0	0							0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto è funzionale alla realizzazione del sistema di gronde merci del nodo di Milano, che consentiranno, attraverso la specializzazione delle linee, l'ottimale sfruttamento della capacità del nodo per i servizi passeggeri metropolitani, regionali e lunga percorrenza

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto 0223A: Nodo di Novara 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di sistemazione del nodo di Novara per ottimizzare i flussi di traffico dei corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo che convergono nel capoluogo piemontese.

Gli interventi consistono nella realizzazione di una bretella merci sulla linea Vignale-Novara C.le per l'accesso all'impianto di Novara Boschetto da nord e la prima fase di adeguamento del piano del ferro dell'impianto di Novara Boschetto con creazione di una radice per l'ingresso da nord dei treni di autostrada viaggiante con annesso terminal per tale servizio e relativa viabilità di accesso, nonché l'adeguamento del piano del ferro e upgrade tecnologico dell'impianto di Vignale. Ulteriori opere consistono nell'interconnessione tra la futura bretella merci di Vignale-Boschetto e linea FNM Novara-Seregno. Le principali opere riguardano: - Bivio in linea per inizio della bretella merci su tratto di linea Vignale-Novara C.le in prossimità della radice sud dell'impianto di Vignale (il PRG di Vignale verrà realizzato nelle fasi successive senza le funzioni viaggiatori); - Nuova Bretella merci per l'accesso all'impianto di Novara Boschetto da nord; - Prima fase PRG di Boschetto; creazione radice per l'ingresso da nord dei treni di autostrada viaggiante con annesso terminal per tale servizio come in assetto da PRG e relativa viabilità di accesso.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sistemazione novara Boschetto e PRG Vignale				X	X	X				X				X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
91	91	84	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo	
------------------	--

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
90		1					91	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno la realizzazione dell'interconnessione tra la futura bretella merci di Vignale-Boschetto e linea FNM Novara-Seregno.
90		-7		8		91	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' in corso di elaborazione la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Sistemazione novara Boschetto e PRG Vignale	J11H02000130001	Prog. Preliminare	-	-	10-2017	9-2018	1-2020	5-2020	5-2019	12-2022	5-2020	8-2022	12-2022	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Sistemazione novara Boschetto e PRG Vignale	91	91	0	Realizzazione	0	0	0	1	1	2	24	26	37
	91	91	0		0	0	0	1	1	2	24	26	37

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi di allungamento dei moduli di stazione consentiranno la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea permetterà il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione mentre il consolidamento della sede e del binario consentirà il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto 0223B: Nodo di Novara completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la sistemazione del nodo di Novara per ottimizzare i flussi di traffico dei corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo che convergono nel capoluogo piemontese. Gli interventi, in fase di rivisitazione, rappresentano il completamento funzionale del programma e consistono nella realizzazione di un passante merci per il traffico di attraversamento tra i valichi alpini ed il porto di Genova.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Passante merci e progettazione opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano						X					X			X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
492	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	485	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017		
493		-1					492		

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		7				7

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' in corso di elaborazione la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità					
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
Passante merci e progettazione opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano	J11H02000130001	Prog. Preliminare	7-2004	-	5-2005	8-2028	10-2030	2-2031	1-2030	3-2038	2-2031	3-2038	3-2038	3-2038	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Passante merci e progettazione opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano	492	7	485	Prog. Preliminare	6	6	6	0	1	0	0	0	0
	492	7	485		6	6	6	0	1	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse Domo/Luino-Novara-Alessandria e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Reno-Alpi. Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e velocità commerciale.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Nodo di Milano

Progetto 0335: Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il quadruplicamento, per fasi funzionali, della linea Milano-Genova in ingresso al nodo di Milano tra Pavia e Milano Rogoredo per un'estesa di circa 26 km, con specializzazione delle linee per tipologia di traffico. La prima fase funzionale prevede il quadruplicamento della tratta tra Milano Rogoredo, stazione già predisposta per l'innesto della nuova linea, e Pieve Emanuele e la trasformazione in fermata della stazione di Locate Triulzi. In seconda fase è previsto il completamento fino a Pavia, con nuovo PRG della Stazione di Pavia e la trasformazione in fermata delle stazioni di Villamaggiore e Certosa di Pavia.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici					
	Allegato ai DEF 2017	Invariante	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
	Altri Provvedimenti*	Project review						
	Cofinanziamenti UE	Progetto di fattibilità						
	UE - workplan corridoio							
	FSC Cabina di Regia							
	FSC Partii Sud							
	Accordi Internazionali							
	PIS XIII Allegato							
	PIS XI Allegato							
Intervento / Opere funzionali								
Tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele		X	X		X		X	
Tratta Pieve Emanuele-Pavia		X	X		X		X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
900	15	di cui: 15	0	0	0	0	241	0	644	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
900							900

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
15						15

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' stata sviluppata la progettazione preliminare del quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo - Pieve Emanuele. Ultimata in data 18.12.2015 la progettazione preliminare della tratta Pieve Emanuele – Pavia.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
			-		-		-		-		-					-
Tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele	J47109000030009	Prog. Preliminare	11-2011	-	1-2018	7-2019	12-2019	12-2020	4-2021	6-2024	1-2022	7-2024	6-2024	Da avviare	-	-
Tratta Pieve Emanuele-Pavia	J47109000030009	Prog. Preliminare*	-	-	1-2018	7-2019	1-2022	1-2023	4-2023	3-2028	1-2024	4-2028	3-2028	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele	256	15	241	Prog. Definitivo	1	1	1	0	1	2	1	0	9
Tratta Pieve Emanuele-Pavia	644	0	644	Prog. Preliminare	0	0							0
	900	15	885		1	1	1	0	1	2	1	0	9

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto del quadruplicamento consente di eliminare prioritariamente uno dei colli di bottiglia in acceso al Nodo di Milano consentendo il completamento del modello dei servizi suburbani della Regione Lombardia nell'area sud di Milano. Si prevede infatti l'attivazione di nuove relazioni suburbane a valle del completamento della prima fase Milano Rogoredo – Pieve Emanuele. L'incremento della capacità consentirà anche lo sviluppo dei servizi merci e della lunga percorrenza essendo la linea parte del Corridoio Reno–Alpi. Infine è previsto il rinnovo tecnologico della linea con gestione della stessa dal Posto Centrale di Milano G.Pirelli con un nuovo sistema di comando e controllo della circolazione. Inoltre il progetto prevede piccoli interventi di velocizzazione sulla linea storica al fine di conseguire un recupero di percorrenza sulla relazione Milano - Genova.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

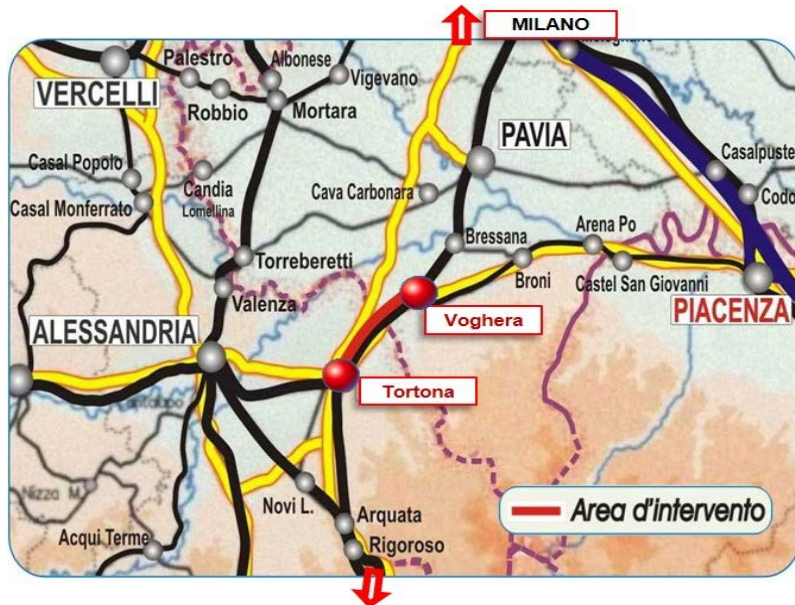
Tratta Milano/Torino-Genova

Progetto 0286A: Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi, strettamente correlati alla realizzazione del terzo valico dei Giovi, si inquadrano nell'ambito del programma di potenziamento della linea Milano-Genova nella tratta tra Tortona e Voghera, in cui convergono anche i flussi della direttrice Torino-Alessandria-Piacenza.

L'intervento rappresenta un primo lotto funzionale del quadruplicamento della tratta ferroviaria compresa fra Tortona e Voghera e nello specifico riguarda il potenziamento della stazione di Tortona, al fine di migliorare la fluidità dei traffici in accesso al realizzando Terzo valico dei Giovi sulle relazioni Milano-Genova e Torino-Alessandria.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte
Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Opere anticipate - PRG e ACC Tortona						X					X			X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse							2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
	MEF	MIT	FSC	UE	Altro								
100	100	di cui:	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
594			-494				100	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Realizzazione del nuovo ACC con modifiche al PRG della stazione di Tortona
0				100		100	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Nel 2010 si è conclusa la progettazione definitiva di tutto il progetto di quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera

CRONOPROGRAMMA

			Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio				
			Stato attuativo					Iter procedurale											
			CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine		
Opere anticipate - PRG e ACC Tortona	J71H92000020011	Prog. Definitivo	-	-	-	5-2018	4-2019	12-2019	6-2018	7-2023	1-2020	7-2023	7-2023	Da avviare	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Opere anticipate - PRG e ACC Tortona	100	100	0	Realizzazione	0	0	0	0	1	2	15	41	40
	100	100	0		0	0	0	0	1	2	15	41	40

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Impianto funzionale al nuovo collegamento con il Terzo valico dei Giovi e alla velocizzazione della linea Milano-Genova.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

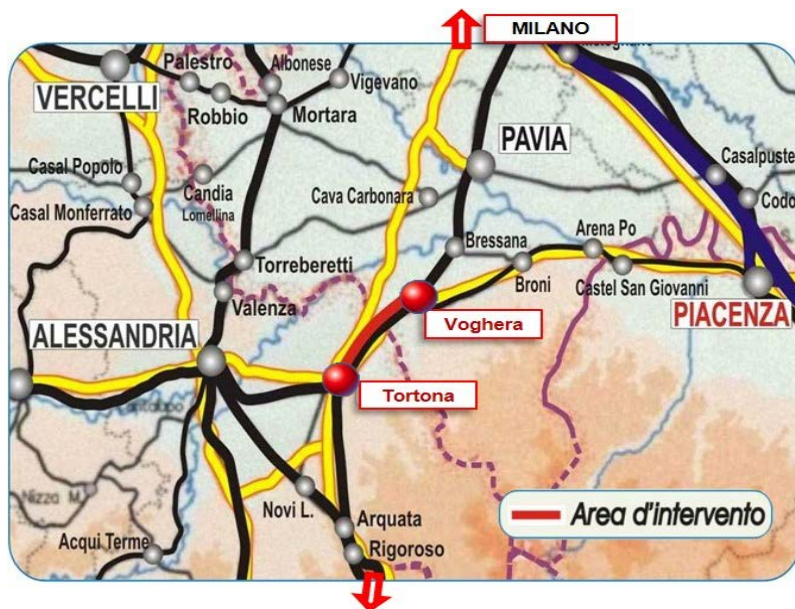
Direttrice Liguria - Alpi

Tratta Milano/Torino-Genova

Progetto 0286B: Quadruplicamento Tortona-Voghera

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, strettamente correlato alla realizzazione del terzo valico dei Giovi, prevede il potenziamento della linea Milano-Genova nella tratta tra Tortona e Voghera in cui convergono anche i flussi della direttrice Torino-Alessandria-Piacenza. Gli interventi consistono nel quadruplicamento della tratta ferroviaria compresa fra Tortona e Voghera, prevalentemente in affiancamento ai binari esistenti per circa 16 km, e nella realizzazione di un'opera di scavalco presso Ponte Curone che consentirà l'indipendenza dei flussi sulle due direttrici interferenti.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte
Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato Accordi Internazionali FSC Patti Sud FSC Cabina di Regia UE - workplan corridoio Cofinanziamenti UE Altri "Provedimenti" Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Quadruplicamento tratta		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
500	6	3	1	0	3	0	0	0	0	494	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
6		494					500	

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
6						6

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Nel 2010 si è conclusa la progettazione definitiva

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo											Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Quadruplicamento tratta	J71H92000020011	Prog. Definitivo	3-2005	-	12-2008	7-2021	8-2021	4-2022	7-2022	4-2030	1-2024	6-2030	4-2030	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento tratta	500	6	494	Prog. Definitivo	6	6	6	0	0	0	0	0	0
	500	6	494		6	6	6	0	0	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il quadruplicamento tra Tortona e Voghera consente la separazione dei flussi di traffico tra i collegamenti Torino/Alessandria - Piacenza e le relazioni Milano – Genova garantendo una riduzione delle interferenze negli impianti ed un contestuale incremento di capacità. L'intervento va inserito nell'insieme dei progetti a supporto del Corridoio Reno – Alpi andando a risolvere una delle potenziali criticità

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto I034: Gronda merci sud di Milano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di un itinerario di by-pass del nodo ferroviario di Milano dedicato al traffico merci per i traffici provenienti da/verso il porto di Genova (gronda sud). Gli interventi, ancora in fase di studio di fattibilità, consistono nel raddoppio selettivo di tratte di linea e nel potenziamento tecnologico ed infrastrutturale dell'itinerario "mediopadano" Voghera-Piacenza-Cremona-Treviglio e consentono anche il collegamento tra il corridoio Reno-Alpi e il corridoio Mediterraneo.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Gronda merci Milano sud												X			X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.200	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.200							1.200

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016	ultimate					2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione	Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
		-													
Gronda merci Milano sud	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Gronda merci Milano sud	1.200	0	1.200	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1.200	0	1.200		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto è funzionale alla realizzazione del sistema di gronde merci del nodo di Milano, che consentiranno, attraverso la specializzazione delle linee, l'ottimale sfruttamento della capacità del nodo per i servizi passeggeri metropolitani, regionali e lunga percorrenza

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Tratta Milano/Torino-Genova

Progetto P133: Velocizzazione linea Milano-Genova

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale della linea Milano-Genova per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità e creando anche i presupposti per l'innalzamento delle velocità. Gli interventi prioritari interessano la tratta Milano-Tortona e consistono in:- tecnologie per la gestione della circolazione (ACC/ACCM)- rinnovo/upgrading dei sistemi di distanziamento- piccole varianti di tracciato ed interventi sull'armamento- interventi puntuali sugli impianti (PRG, velocizzazione itinerari, movimenti contemporanei, opere per l'impresenziamento)- eliminazione delle interferenze con la rete viaria.

Lo studio di fattibilità ha portato ad escludere interventi a sud di Tortona perché, per un recupero di percorrenza pura di 1', sono necessari interventi notevoli sulla sede ferroviaria per modificare i raccordi parabolici di ingresso alle curve e riprofilare la sagoma delle gallerie. Gli interventi invece sulla tratta tra Milano e Tortona, permettono di conseguire innalzamenti significativi di velocità, anche di 40/50 km/h rispetto alla velocità massima attuale, con interventi tecnologici ed infrastrutturali di tipo leggero. L'intervento, oltre agli scopi di velocizzazione, consentirà di eliminare alcune limitazioni sull'attuale sistema di distanziamento tra Pavia e Voghera (attualmente blocco automatico a correnti codificate non banalizzato) nonché di permettere il comando e la regolazione della circolazione dal posto centrale



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione Milano-Genova						X			X	X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
156	100	100	0	0	0	0	56	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Esplicitazione della progettazione degli interventi di II fase dal programma di sviluppo del traffico passeggeri (P069) ed estensione con fasi realizzative programmate entro l'orizzonte 2026.
50		106					156	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare una seconda fase di interventi diffusi lungo la linea
50				50		100	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso la progettazione preliminare degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
		Studio di fattibilità														
Velocizzazione Milano-Genova																

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione Milano-Genova	156	100	56	Realizzazione	0	0	0	0	2	3	5	90	
	156	100	56		0	0	0	0	2	3	5	90	

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Milano-Genova
- Garantire un miglioramento della qualità della circolazione in condizioni perturbate grazie al rinnovo tecnologico della linea che eliminerà le limitazioni attualmente presenti;
- Permettere un efficientamento nella regolazione della circolazione in seguito all'accentramento delle funzioni di gestione e comando;
- Predisporre la linea alla successiva installazione dell'ERTMS/ETCS L2 grazie alle nuove tecnologie.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Tratta Milano/Torino-Genova

Progetto P131: Velocizzazione linea Torino-Genova

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale della linea Torino-Alessandria-Novi Ligure (Genova) per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità e creando anche i presupposti per l'innalzamento delle velocità fino a 200 km/h, ove possibile. Gli interventi prioritari interessano la tratta Torino-Alessandria e consistono in:- tecnologie per la gestione della circolazione (ACC/ACCM)- rinnovo/upgrading dei sistemi di distanziamento- piccole varianti di tracciato ed interventi sull'armamento- interventi puntuali sugli impianti (PRG, velocizzazione itinerari, movimenti contemporanei, opere per l'impresenziamento)- eliminazione delle interferenze con la rete viaria.

Gli interventi sono realizzabili per fasi funzionali: I fase: interventi conseguibili in un orizzonte temporale compatibile con la messa in servizio del Terzo Valico dei Giovi, ossia gli interventi sull'infrastruttura (tecnologie di segnalamento e controllo circolazione, upgrading dell'armamento e degli impianti TE, opere civili) che non presuppongono iter progettuali ed autorizzativi complessi (varianti di tracciato). II fase: interventi di completamento che, prevedendo varianti all'attuale tracciato (Alessandria e Castello D'Annone) o iter progettuali e realizzativi particolarmente complessi, necessitano di importanti costi ulteriori e tempistiche differenti rispetto all'attivazione del Terzo Valico.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione Torino-Genova						X			X	X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
165	65	di cui: 65	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Esplicitazione degli interventi di II fase da P069 ed estensione con ulteriori fasi realizzative a completamento del programma di interventi per la velocizzazione della tratta Tortona-Milano
65		50		50			165	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
65						65

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso la progettazione preliminare degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Velocizzazione Torino-Genova	Prog. Preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.a.	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione Torino-Genova	165	65	100	Realizzazione (fase)	0	0	0	0	3	20	25	15	2
	165	65	100		0	0	0	0	3	20	25	15	2

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Torino-Genova

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Connessioni con i valichi svizzeri

Programma P056: Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Reno-Alpi, in risposta alle esigenze del mercato e in coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea. Gli interventi si concentrano sui punti critici della rete e sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m e all'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes. Gli interventi prioritari riguardano l'adeguamento delle linee di valico verso la Svizzera, ed in particolare l'adeguamento a sagoma PC80 delle linee Chiasso e Luino e l'allungamento del modulo di linea a 740 m delle linee Chiasso, Luino e Domodossola via Arona e Borgomanero, nonché una prima fase di interventi per l'adeguamento delle linee Milano-Genova e Novara-Genova, il cui completamento riguarda la realizzazione del Terzo valico dei Giovi.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte
Lombardia
Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP			Obiettivi strategici								
	Allegato al DEF 2017	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patti Sud	Accordi Internazionali	PI S XIII Allegato	PI S XI Allegato	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase				X	X	X	X			X				X				

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
534	519	di cui: 332	55	0	12	120	15	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Explicitazione delle progettazioni e di prime fasi realizzative dal programma di sviluppo del traffico merci (I063).
448		86					534	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno di completare l'adeguamento infrastrutturale (Sagoma e Modulo) dell'itinerario Novara -Genova e Genova -Milano. Inoltre è previsto l'avvio per fasi di interventi sulle tratte antenna del corridoio come la Torino - Alessandria e le tratte di afferenza
448		6		65		519	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono in corso di esecuzione i lavori di adeguamento modulo e sagoma sui principali valichi della Svizzera (750 m linee Chiasso, Domo e Luino e P/C80 linee Chiasso e Luino). Gli interventi saranno completati per fasi entro il 2020. Sono in avvio a realizzazione gli interventi di adeguamento modulo e sagoma sulle linee Milano/Novara-Genova (connessioni al Terzo valico dei Giovi). Sono in corso le progettazioni degli altri interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading rete merci - DTP Torino: adeguamento a modulo Novara-Arona-Domodossola (interventi progressi)	J47I05000020001	2,3	2,3	2,3	Esercizio
Upgrading rete merci - DTP Milano: adeguamento a modulo Borgo Ticino	J37I05000020001	4,8	4,8	4,8	Esercizio
Upgrading rete merci - DTP Milano: transito di Luino (interventi progressi)	J37I05000020001	6,9	6,9	6,7	Esecuzione
Upgrading rete merci - DTP Milano: sagoma PC80 Chiasso-Milano	J37I05000020001	40,0	40,0	36,4	Esecuzione
Upgrading rete merci - DTP Milano: modulo valico Gottardo 1^ fase	J37I05000020001	15,2	15,2	13,3	Esecuzione
Upgrading rete merci - DTP Milano: potenziamento bivio Rosales	J37I05000020001	4,0	4,0	2,7	Esecuzione
Upgrading rete merci - DTP Torino: adeguamento modulo linee Sempione 1^ fase	J47I05000020001	7,0	7,0	4,0	Esecuzione
Upgrading rete merci - DTP Torino: adeguamento a modulo Alessandria-Novara-Arona (interventi progressi)	J47I05000020001	4,2	4,2	2,2	Esecuzione
Upgrading rete merci - DTP Milano: modulo valico Gottardo 2^ fase	J37I05000020001	19,9	19,7	4,9	Esecuzione
Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi	J94H14000240001	122,7	122,7	18,4	Esecuzione
Upgrading rete merci - DTP Torino: adeguamento modulo linee Sempione 2^ fase	J47I05000020001	15,3	15,3	1,5	Esecuzione
Upgrading rete merci - DTP Milano: moduli valico Sempione 1^ fase	J37I05000020001	28,0	28,0	0,9	Esecuzione
Adeguamento prestazionale corridoio Reno-Alpi 1^ fase		263,5	248,5	0,0	Progettazione
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	0,3	0,3		Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	534	519	15		118	61	98	98	84	51	59	45	85

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento a STI corridoi merci. Gli interventi consentiranno di potenziare le connessioni con i Valichi Alpini e di incrementare le prestazioni per il traffico merci.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Connessioni con i valichi svizzeri

Programma P221: Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programmi A2001A "Potenziamento tecnologico direttrici e nodi", P069 "Ulteriori interventi per lo sviluppo del traffico passeggeri" e I063 "Ulteriori Interventi per lo sviluppo del traffico merci"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrice Liguria-Alpi, nonché il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi. Gli interventi consistono in: - rinnovo degli impianti di linea e di stazione con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni, attività propedeutiche all'installazione del sistema ERTMS- velocizzazione delle linee e degli impianti (velocizzazione degli itinerari deviati, realizzazione sottopassi, movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario,...)- adeguamento prestazionale (allungamento modulo di linea, adeguamento sagoma, adeguamento della sede e della piattaforma per riclassifica peso assiale).



LOCALIZZAZIONE

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)										X	X			X				

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.036	112	di cui: 98	0	0	14	0	282	252	122	73	194	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Esplicitazione degli interventi di potenziamento tecnologico da programma A2001A ed estensione con interventi di adeguamento prestazionale itinerari merci alternativi e di adduzione, ulteriori potenziamenti tecnologici e interventi infrastrutturali per eliminazione criticità puntuali
0		507				529	1.036	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		112				112

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono in corso i lavori di potenziamento tecnologico della direttrice Chiasso-Milano. Sono in corso gli studi di fattibilità degli interventi prioritari, tra cui la prima fase di potenziamento della direttrice Rho-Domodossola.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Potenziamento tecnologico linea Chiasso-Monza	J74F1300000001	68,0	68,0	6,9	Esecuzione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale ecorridoio Reno-Alpi		393,6	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		77,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		23,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		60,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		90,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		150,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		60,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		40,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		30,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico - interventi da avviare		44,0	44,0		Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	1.036	112	924		46	3	7	23	22	28	32	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottiglia

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Genova-Ventimiglia

Genova-Ventimiglia

Progetto 0077: Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto si inquadra nel programma di potenziamento infrastrutturale della linea Genova-Ventimiglia. Gli interventi consistono nel raddoppio della tratta S.Lorenzo-Andora, in variante per circa 19 km di cui circa 16 km in galleria, nella realizzazione delle nuove stazioni di Imperia, che sostituirà le due attuali stazioni cittadine, Diano e Andora, nonché la nuova SSE di Imperia. Nell'ambito del progetto è prevista anche la realizzazione di opere di completamento della tratta Ospedaletti - S. Lorenzo, già raddoppiata.



LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta S.Lorenzo - Ospedaletti										X			X			X		
Tratta Andora - S.Lorenzo										X			X			X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
670	670	di cui: 670	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
670							670

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
670						670

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Le opere sono attivate

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Tratta S.Lorenzo - Ospedaletti	J71H92000020008 Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	9-2001	12-2002	10-2005	9-2001	-	-	-
Tratta Andora - S.Lorenzo	J71H92000020008 Esecuzione	-	-	11-1999	4-2009	11-1999	7-2016	5-2006	12-2016	3-2004	12-2017	12-2016	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta S.Lorenzo - Ospedaletti	88	88	0	Realizzazione	88	88	88	0	0	0	0	0	0
Tratta Andora - S.Lorenzo	582	582	0	Realizzazione	552	515	554	11	5	5	4	2	0
	670	670	0		640	603	642	11	5	5	4	2	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La realizzazione contribuirà all'aumento della capacità di traffico, alla riduzione dei tempi di percorrenza, all'ammodernamento degli standard prestazionali e all'incremento dei livelli di sicurezza (eliminazione dei passaggi a livello, eliminazione tratte esposte a erosione marina e a rischi idrogeologici, adeguamento standard idraulici delle opere d'arte, attrezzaggio di sicurezza delle gallerie).

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

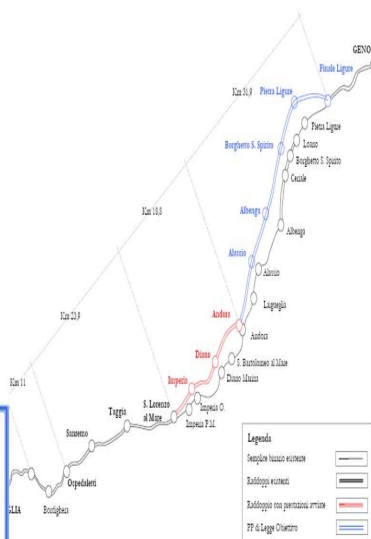
Direttrice Genova-Ventimiglia

Genova-Ventimiglia

Progetto 0289: Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Raddoppio della tratta Andora-Finale dell'estesa di 31,4 km, di cui 25 km in galleria, completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto - Ceriale - Loano e Pietra Ligure. Verranno dismessi gli impianti di Laigueglia, Alassio, Albenga, Ceriale, Borghetto S.Spirito, Pietra Ligure e Borgio Verezzi.



LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia	X								X		X		X				X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.540	266	di cui: 41	225	0	0	0	0	0	0	1.274	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.540							1.540

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
266						266

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Nell'ambito dell'iter approvativo previsto per i progetti di Legge Obiettivo, il CIPE ha approvato la progettazione preliminare a luglio 2005. In data 24.09.2012 il progetto definitivo è stato inoltrato alla Struttura Tecnica del MIT.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia	J71J04000000008	Prog. Definitivo	8-2002	7-2005	10-2005	6-2021	7-2023	11-2023	7-2022	7-2023	7-2023	1-2031	1-2031	In corso	In corso	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1								
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre		
Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia	1.540	266	1.274	Realizzazione (opere)	36	27	30	0	0	0	2	9	225		
	1.540	266	1.274		36	27	30	0	0	0	2	9	225		

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La realizzazione del progetto contribuirà all'aumento della capacità di traffico, alla riduzione dei tempi di percorrenza, all'ammodernamento degli standard prestazionali, all'incremento dei livelli di sicurezza (eliminazione dei passaggi a livello, eliminazione tratte esposte a erosione marina e a rischi idrogeologici, adeguamento standard idraulici delle opere d'arte, attrezzaggio di sicurezza delle gallerie).

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Genova-Ventimiglia

Genova-Ventimiglia

Programma P120: Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale della linea Genova-Ventimiglia per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità e creando anche i presupposti per l'innalzamento delle velocità. Gli interventi prioritari interessano la tratta Milano-Tortona e consistono in:- tecnologie per la gestione della circolazione (ACC/ACCM)- rinnovo/upgrading dei sistemi di distanziamento- piccole varianti di tracciato ed interventi sull'armamento- interventi puntuali sugli impianti (PRG, velocizzazione itinerari, movimenti contemporanei, opere per l'impresenziamento)- eliminazione delle interferenze con la rete viaria.



LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato Accordi Internazionali FSC Partii Sud FSC Cabina di Regia UE - workplan corridoio Cofinanziamenti UE Altri Provvedimenti* Allegato al DEF 2017	Invariante Project review Progetto di fattibilità	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento commissioni merci Completamento valichi alpini Alla Velocità di Rete (AVR)
Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia		X X	X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
199	66	di cui: 66	0	0	0	0	92	5	5	5	26	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	Estensione con ulteriori interventi di adeguamento prestazionale merci, potenziamento tecnologico ed eliminazione criticità puntuali
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017		
63	3					133	199		

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
63		3				66

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono stati avviati gli interventi di potenziamento del PRG di Ventimiglia connessi alla dismissione del parco Roja. Sono in corso di progettazione gli interventi di potenziamento tecnologico

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Potenziamento tecnologico linea Genova-Ventimiglia (fase)	J34H16000350001	13,0	13,0	7,1	Esecuzione
Upgrading linea Genova-Ventimiglia		186,4	53,1	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	199	66	133		11	5	7	6	12	0	0	0	40

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottiglia

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale

Tratta Torino-Milano-Verona

Programma P057A: Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Mediterraneo, in risposta alle esigenze del mercato e in coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea. Gli interventi si concentrano sui punti critici della rete e sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m e all'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes. Gli interventi prioritari riguardano l'adeguamento dell'itinerario Torino-Padova, ed in particolare l'adeguamento a sagoma PC80 della tratta Torino-Milano-Brescia e l'allungamento del modulo di linea a 740 m, nonché l'upgrading itinerario merci Codogno-Cremona-Mantova.



LOCALIZZAZIONE

- Piemonte
- Lombardia
- Veneto
- Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	Allegato al DEF 2017	Altri Provedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patti Sud	Accordi Internazionali	PIS XIII Allegato	PIS XI Allegato	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase				X					X			X						

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
104	104	di cui: 88	10	0	0	6	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo	
------------------	--

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e di prime fasi realizzative dal programma di sviluppo del traffico merci (I063).
65		39					104	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di opere completamento della prima fase del programma di adeguamento prestazionale merci
65		-1		40		104	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

I lavori di adeguamento a modulo della tratta Torino-Padova sono stati eseguiti nell'ambito degli interventi di potenziamento tecnologico della direttrice (vedi P222). I lavori di adeguamento a sagoma delle tratte Brescia-Milano e Milano-Torino sono stati completati. Sono in corso lavori di upgrading itinerario merci Codogno-Cremona-Mantova. Sono in corso le progettazioni degli altri interventi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading rete merci - DTP Milano: sagoma PC80 linea Milano-Brescia	J37105000020001	3,2	3,4	3,4	Esercizio
Upgrading rete merci - DTP Milano: sagoma PC80 linea Torino - Milano	J37105000020001	5,0	5,0	4,7	Esecuzione
Upgrading rete merci - DTP Torino: sagoma PC80 Chiasso-Milano	J47105000020001	5,0	5,0	4,2	Esecuzione
Upgrading rete merci - DTP Milano: adeguamento prestazionale Codogno-Cremona-Mantova	J37105000020001	12,2	12,2	8,5	Esecuzione
Upgrading rete merci - DTP Torino: adeguamento modulo Trecate	J47105000020001	1,5	1,5	0,1	Esecuzione
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase		76,7	76,7	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	104	104	0		20	21	21	13	12	10	0	0	48

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture Adeguamento a STI corridoi merci

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale

Tratta Torino-Milano-Verona

Programma P222: Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)

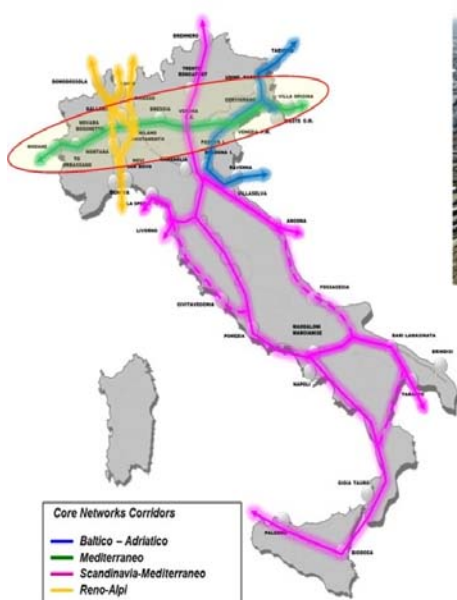
Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programmi A2001A "Potenziamento tecnologico direttrici e nodi", P069 "Ulteriori interventi per lo sviluppo del traffico passeggeri" e I063 "Ulteriori Interventi per lo sviluppo del traffico merci"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrice Trasversale Torino-Venezia, nonché il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi. Gli interventi consistono in:- rinnovo degli impianti di linea e di stazione con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni, attività propedeutiche all'installazione del sistema ERTMS- velocizzazione delle linee e degli impianti (velocizzazione degli itinerari deviati, realizzazione sottopassi, movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario,...)- adeguamento prestazionale (allungamento modulo di linea, adeguamento sagoma, adeguamento della sede e della piattaforma per riclassifica peso assiale).

LA principale realizzazione ha riguardato il potenziamento tecnologico della direttrice Torino – Milano – Verona - Padova rappresenta un investimento di rete prioritario per la strategicità delle relazioni che interessa (corridoio europeo Mediterraneo) e per i benefici che apporta in termini di produttività e di qualità del servizio. Gli interventi consistono nell'upgrade di tutte le tecnologie per gli impianti della direttrice e del Posto Centrale di comando/controllo di Milano, con il rinnovo della maggior parte degli impianti di linea e di stazione e con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni. Nello stesso ambito vengono attrezzati i nodi di Torino e Milano.



LOCALIZZAZIONE

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici						
	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	X	X				X			

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

1.260 841 di cui: 819 0 0 20 3 93 45 125 31 125 0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
0		824				436	1.260	Esplicitazione degli interventi di potenziamento tecnologico da programma A2001A ed estensione con interventi di adeguamento prestazionale itinerari merci alternativi e di adduzione, ulteriori potenziamenti tecnologici e interventi infrastrutturali per eliminazione criticità puntuali

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
0		771		70		841	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di opere prioritarie, tra cui una prima fase di potenziamento tecnologico della direttrice Torino-Alessandria-Piacenza, e alla progettazione di ulteriori interventi

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Interventi già attivati: Posto Centrale di Milano Greco Pirelli, tratta SCCM Pioltello – PM Adda, ACCM PC di Milano Greco Pirelli, Nodo Nord-Ovest di Milano (FASE 2.1), interventi tratta Brescia-Somma, Nodo Milano Nord-Est (aprile 2015). In corso lavori e/o completamento delle progettazioni per gli altri interventi previsti su tutta la direttrice Torino - Padova. Sono in corso le progettazioni degli altri interventi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Potenziamento tecnologico Torino-Padova	J47109000010001	770,8	770,8	542,1	Esecuzione
Potenziamento tecnologico linea Alessandria - Tortona - Voghera - Piacenza		70,0	70,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico direttrici e nodi		100,0	0,0		Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo		318,8	0,0		Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	1.260	841	419		715	500	542	60	73	62	47	18	39

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottiglia. Gli interventi previsti consentono gestione del traffico accentrata, aumento della regolarità, completamento della banalizzazione delle tratte della direttrice ed incremento di capacità nei nodi di Torino e di Milano.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Brennero-Verona-Bologna

Tratta di valico

Progetto 0292A0: Accesso al Brennero sottomento 1 - Fluidificazione del traffico ed interconnessione con linea esistente della tratta Fortezza - Ponte Gardena

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto della nuova linea tra Fortezza e Ponte Gardena ha come obiettivi, oltre all'aumento della capacità, l'eliminazione dei limiti di prestazione e di velocità della linea esistente, adottando i più recenti standard delle linee internazionali adibite al transito di treni merci. Con delibera n. 82/2010 del 18/11/2010 (pubblicata sulla G.U. del 16/3/2011), il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare del Lotto 1: tratta Fortezza - Ponte Gardena. Nella medesima Delibera, veniva individuato un Sub Lotto Funzionale denominato "Fluidificazione del traffico ed interconnessioni con la linea esistente", la cui progettazione definitiva è stata approvata con Delibera CIPE n. 6/2013 del 18/02/2013, pubblicata sulla GG.UU. n. 119 del 23/5/2013. Gli interventi realizzati nel sub lotti 1 riguardano opere di armamento, TE e impianti tecnologici, tra cui la realizzazione del nuovo ACC a Ponte Gardena



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
(PRG e ACC Ponte Gardena)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
44	44	di cui: 44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	Esplicitazione delle opere del sottomento 1, come disposto da delibera CIPE n. 8/2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017		
0	44						44		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		44				44

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

L'opera è stata attivata

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo		Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine				Inizio	Fine	
(PRG e ACC Ponte Gardena)	J94F04000020001	Esercizio	-	-	11-2010	10-2012	9-2014	8-2015	7-2012	10-2016	7-2012	11-2021	10-2016	Conclusa	Concluse	In corso

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
(PRG e ACC Ponte Gardena)	44	44	0	Realizzazione	11	10	11	0	0	0			32
	44	44	0		11	10	11	0	0	0			32

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento prestazionale della linea al fine di sfruttare in maniera ottimale il nuovo tunnel del Brennero con eliminazione dei vincoli legati alla pendenza massima sulla linea e conseguente incremento della massa rimorchiabile dei treni nella tratta Fortezza-Ponte Gardena (Lotto 1).

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Brennero e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo – Mediterraneo. Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e velocità commerciale. Razionalizzazione dei flussi da nord in ingresso al nodo di Verona, con specializzazione delle linee per i flussi merci al servizio del terminale Quadrante Europa e per i flussi viaggiatori diretti al nodo.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

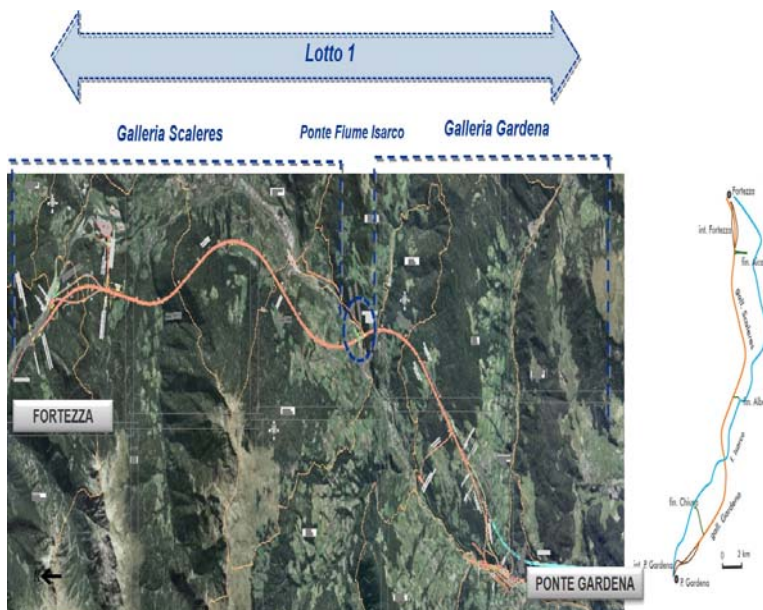
Direttrice Brennero-Verona-Bologna

Tratta di valico

Progetto 0292A: Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il primo lotto funzionale di potenziamento della linea Fortezza-Verona di accesso al nuovo valico del Brennero. Gli interventi consistono nella realizzazione del nuovo tratto di linea tra Fortezza e Ponte Gardena e le relative interconnessioni con la linea esistente a Fortezza sud e a Ponte Gardena nord. L'opera consentirà la continuità funzionale della nuova Galleria di Base del Brennero in quanto l'attuale linea ferroviaria, in quella tratta, presenta basse velocità di esercizio (80÷90 km/h in rango A) e, soprattutto, elevate pendenze (fino al 23 ‰). La nuova soluzione riduce al 12‰ la pendenza massima della linea. Il tracciato si sviluppa per circa 25 km, dall'interconnessione di Fortezza al bivio per Ponte Gardena e prevede la realizzazione di due gallerie collegate da un tratta, in viadotto, sull'Isarco. Nell'ambito del progetto è previsto l'adeguamento ed il potenziamento tecnologico della stazione di Ponte Gardena.



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica					Status DPP		Obiettivi strategici											
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patii Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza	
Intervento / Opere funzionali																			
Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena	X		X			X			X	X			X	X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.478	1.478	di cui: 1.463	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I	
CdP-I	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I	2017
agg.2016	1.618	-44	-97				1.478	Adeguamento del limite di spesa dell'intervento in coerenza con la delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo (seduta 3 marzo 2017).

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
1.522		-44	-1		1	1.478

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Nella seduta del 3 marzo 2017 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'opera

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena	J94F04000020001	Prog. Definitivo	-	11-2010	9-2011	3-2017	5-2017	2-2018	3-2018	10-2026	2-2019	3-2026	10-2026	In corso	In corso	In corso

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena	1.478	1.478	0	Realizzazione	29	29	29	4	12	0	25	30	1.378
	1.478	1.478	0		29	29	29	4	12	0	25	30	1.378

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento prestazionale della linea al fine di sfruttare in maniera ottimale il nuovo tunnel del Brennero con eliminazione dei vincoli legati alla pendenza massima sulla linea e conseguente incremento della massa rimorchiabile dei treni nella tratta Fortezza-Ponte Gardena (Lotto 1).

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Brennero e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo – Mediterraneo. Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e velocità commerciale. Razionalizzazione dei flussi da nord in ingresso al nodo di Verona, con specializzazione delle linee per i flussi merci al servizio del terminale Quadrante Europa e per i flussi viaggiatori diretti al nodo.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

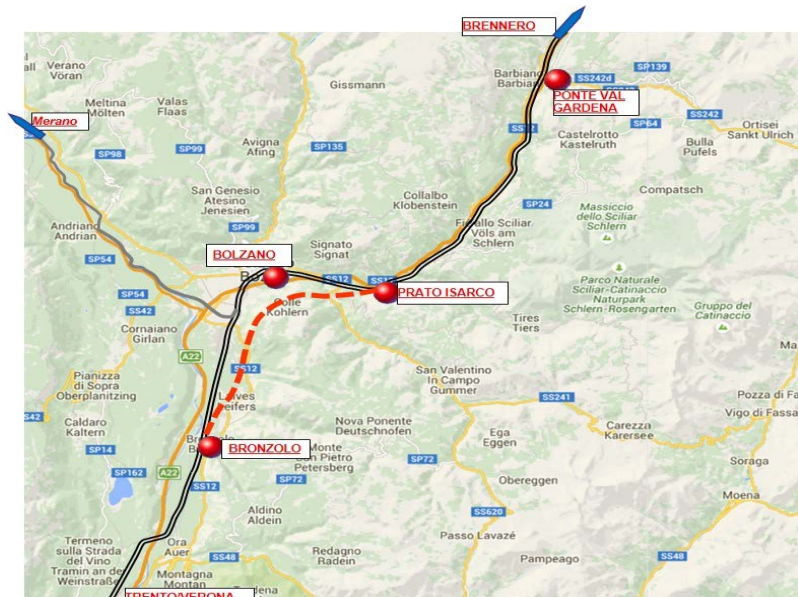
Direttrice Brennero-Verona-Bologna

Tratta di adduzione

Progetto 0292C: Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il secondo lotto funzionale di potenziamento della linea Fortezza-Verona di accesso al nuovo valico del Brennero. Gli interventi consistono nella realizzazione di uno itinerario di by-pass dell'abitato di Bolzano per il transito dei treni merci, eliminando i vincoli legati alla ridotta capacità residua nelle tratte in ingresso al nodo. Il tracciato si sviluppa tra le località di Prato Isarco e Bronzolo, interamente in galleria (Val d'Ega) per una estesa di circa 10 km, con ulteriori 4 km circa di interconnessioni.



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patto Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato ai DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotti 1:quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena, 2:circonvallazione di Bolzano, 4:ingresso nel nodo di Verona	X					X					X		X	X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
852	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	843	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I ultime	Opere	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
852							852

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
8						8

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

La progettazione preliminare, sviluppata negli anni tra il 2002 e 2003, è stata trasmessa da RFI al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel giugno 2003 nel rispetto dell'iter approvativo previsto dalla Legge n° 443 del 2001 (Legge Obiettivo). Nella seduta del 23 marzo 2008 il CIPE approvava il progetto preliminare del Lotto 2. La Delibera di approvazione è stata tuttavia ricusata dalla Corte dei Conti (Delibera n.18/2008P) per problemi connessi alla copertura finanziaria dell'intervento. Non si ha evidenza di attività istruttorie del Ministero per l'esame del progetto preliminare presso il CIPE.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotti 1:quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena, 2:circonvallazione di Bolzano, 4:ingresso nel nodo di Verona	J94F04000020001	Prog. Preliminare	5-2013	4-2018	11-2017	11-2019	12-2021	11-2022	4-2021	12-2028	11-2022	12-2029	12-2028	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotti 1:quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena, 2:circonvallazione di Bolzano, 4:ingresso nel nodo di Verona	852	8	843	Prog. Preliminare	2	2	2	0	3	3			0
	852	8	843		2	2	2	0	3	3			0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Brennero e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo – Mediterraneo. Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e velocità commerciale.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

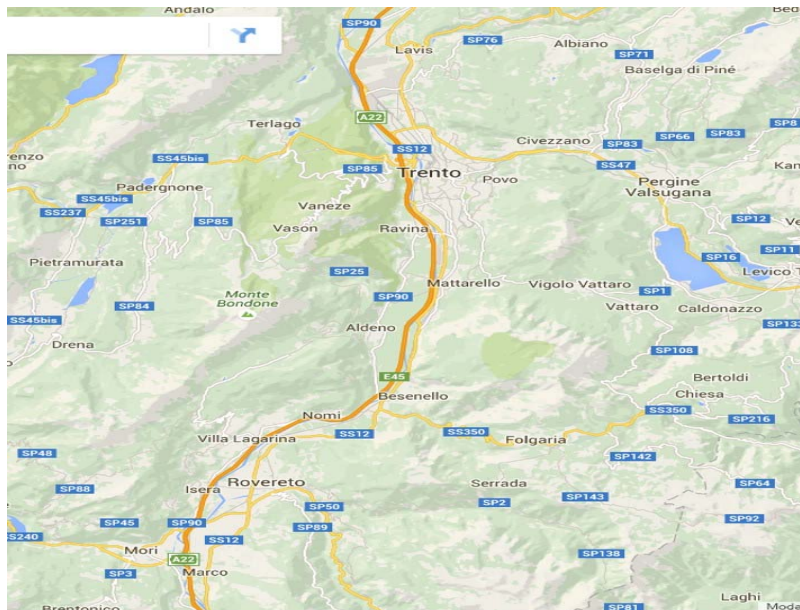
Direttrice Brennero-Verona-Bologna

Tratta di adduzione

Progetto 0337: Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il terzo lotto funzionale di potenziamento della linea Fortezza-Verona di accesso al nuovo valico del Brennero. Gli interventi sono finalizzati all'eliminazione dei vincoli legati alla ridotta capacità residua nelle tratte in ingresso ai nodi di Trento e Rovereto e consistono nella realizzazione del nuovo tratto di linea le stazioni di Trento Roncafort e Mori per una estesa di circa 30 km. Il progetto ha origine in località Roncafort, nei pressi dell'interporto di Trento, procedendo in stretto affiancamento alla linea storica per circa 2,5 km, per poi portarsi in prossimità della sede dell'ex scalo Filzi, da cui ha origine la galleria di Trento, che termina presso la località Acquaviva con la galleria Buonconsiglio/Trento 1, dell'estesa di circa 12 km a doppia canna. La nuova linea continua allo scoperto in stretto affiancamento alla linea storica e, tra Aldeno e Besenello, imbocca la galleria Zugna a doppia canna, dell'estesa di circa 16,7 km, per uscire in località Marco, realizzando così anche la circonvallazione di Rovereto.



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici					
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patii Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali								
Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotto 3: circonvallazione di Trento e Rovereto	X		X	X	X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.555	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1.548	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.555							1.555

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
7						7

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sviluppato, nel 2003, il Progetto Preliminare dell'intervento, rivisto nel 2014 d'accordo con Provincia di Trento e con l'allora Commissario Straordinario.

CRONOPROGRAMMA

			Stato attuativo										Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			CUP	Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità							
				Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
				6-2014	6-2018	9-2018	8-2020	8-2021	8-2022	12-2020	7-2021	8-2021	11-2028	5-2027	n.a.	Da avviare	Da avviare				
Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotto 3: circonvallazione di Trento e Rovereto	J41C09000000005	Prog. Preliminare																n.a.	Da avviare	Da avviare	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotto 3: circonvallazione di Trento e Rovereto	1.555	7	1.548	Prog. Preliminare	3	1	2	0	4				0
	1.555	7	1.548		3	1	2	0	4				0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Brennero e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo – Mediterraneo. Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e velocità commerciale.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Brennero-Verona-Bologna

Tratta di adduzione

Progetto 0292B: Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il quarto lotto funzionale di potenziamento della linea Fortezza-Verona di accesso al nuovo valico del Brennero. Gli interventi consistono nella realizzazione di un nuovo tratto di linea per razionalizzare l'accesso da nord al nodo di Verona e migliorare le connessioni alla nuova linea AV/AC Milano - Venezia ed ai terminali merci del nodo, eliminando i vincoli legati alla ridotta capacità residua nelle tratte in ingresso al nodo.

Il tracciato si sviluppa parte in affiancamento e parte in variante alla linea esistente tra Bivio S.Massimo e Pescantina per una estesa di circa 11 km. La tratta si sviluppa per una lunghezza di circa 9.5 km a partire dalla località S. Massimo, nei pressi della stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova, in affiancamento al tracciato ferroviario esistente fino a circa 500 m a nord del Forte Chievo poco a sud dell'abitato di Parona. Da qui il tracciato abbandona quello esistente e devia in direzione nord-ovest per 2,5 km circa fino a incontrare l'attuale linea ferroviaria nei pressi dell'abitato di Settimo di Pescantina, e proseguire, in affiancamento alla stessa, fino al nuovo bivio di connessione con la linea esistente che verrà realizzato in prossimità della stazione di Pescantina.



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1ª fase (lotto 4.1)	X					X				X			X	X				
2ª fase (lotto 4.2)	X					X					X		X	X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
998	15	di cui: 14	0	0	1	0	0	0	623	360	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
998							998

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
15						15

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso di completamento il Progetto Preliminare. L'attuale programmazione dell'investimento prevede due fasi: la prima fase prevede la realizzazione della nuova linea quadruplicata interrata, la successiva fase l'interramento anche della linea storica. La progettazione è, altresì, in corso di revisione e integrazione nella parte terminale, per migliorare la funzionalità complessiva dell'accesso al nodo.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
1 ^a fase (lotto 4.1)	J94F04000020001	Prog. Preliminare	-	6-2020	7-2021	7-2023	8-2024	7-2025	12-2023	6-2030	7-2025	6-2030	6-2030	n.a.	Da avviare	Da avviare
2 ^a fase (lotto 4.2)	J94F04000020001	Prog. Preliminare*	-	-	4-2025	4-2027	1-2029	12-2029	4-2028	8-2035	12-2029	1-2035	8-2035	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1 ^a fase (lotto 4.1)	638	15	623	Prog. Definitivo	0	0	0	0	0	0	0	0	15
2 ^a fase (lotto 4.2)	360	0	360	Prog. Preliminare	0	0							0
	998	15	983		0	0	0	0	0	0	0	0	15

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Brennero e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo – Mediterraneo. Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e velocità commerciale. Razionalizzazione dei flussi da nord in ingresso al nodo di Verona, con specializzazione delle linee per i flussi merci al servizio del terminale Quadrante Europa e per i flussi viaggiatori diretti al nodo.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Brennero-Verona-Bologna

Tratta di adduzione

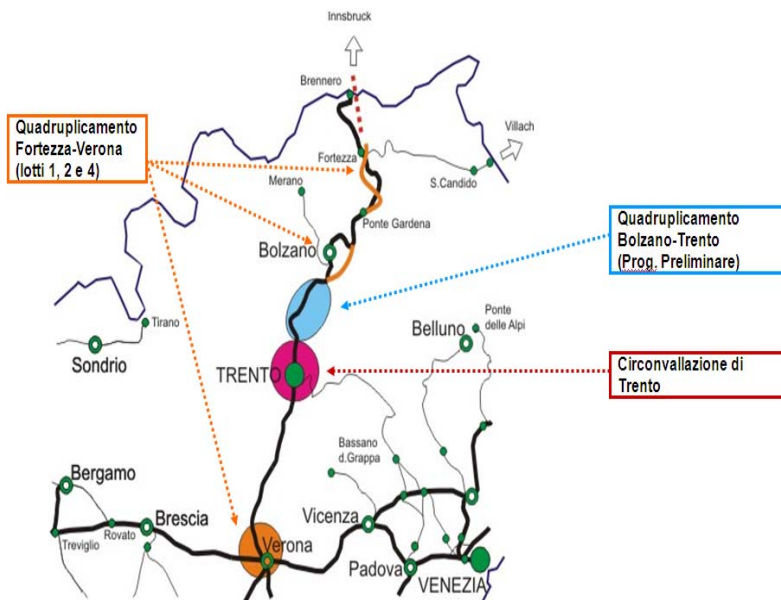
Progetto I085: Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, in fase di studio di fattibilità, si inserisce nel programma di potenziamento della linea Fortezza-Verona di accesso al nuovo valico del Brennero, eliminando i residui vincoli capacitativi e prestazionale. Gli interventi, limitati alla sola fase di studio, riguardano i lotti di completamento relativi alle tratte Ponte Gardena – Bolzano (27km), Bolzano – Trento Nord (27 km) e Trento – Pescantina (25 km). In alternativa al quadruplicamento saranno valutati interventi tecnologici per sfruttare la capacità della linea storica.

LOCALIZZAZIONE

Veneto
Trentino Alto Adige



INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici		
	PIS XI Allegato	Invariante	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci
	PIS XIII Allegato	Project review		Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico
	Accordi Internazionali	Progetto di fattibilità			Miglioramento livelli di sicurezza
	FSC Patti Sud				
	FSC Cabina di Regia				
	UE - workplan corridoio				
	Cofinanziamenti UE				
	Altri "Povvedimenti"				
	Allegato al DEF 2017				

Intervento / Opere funzionali

Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotto 5: quadruplicamento Trento - Bolzano (studi)

X X X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche costo	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
3							3

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo		Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione	Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine	
Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotto 5: quadruplicamento Trento - Bolzano (studi)		Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotto 5: quadruplicamento Trento - Bolzano (studi)	3	0	3	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3	0	3		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Brennero e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo – Mediterraneo. Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e velocità commerciale.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Venezia-Trieste/Udine

Tratta Venezia-Trieste

Progetto 0365: Potenziamento Venezia-Trieste

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede un complesso di interventi atti a permettere l'eliminazione di punti singoli o tratte che condizionano l'attuale livello prestazionale della linea, con realizzazione per fasi funzionali successive, in funzione anche delle coperture finanziarie future. I principali interventi sono così individuati: • Rinnovo del sistema di distanziamento della linea storica tra Venezia Mestre e Trieste Centrale con un sistema che consenta un'avelocità massima fino a 200 km/h e di gestire 10 treni/h per direzione; • Nuovo sistema di Comando e regolazione della circolazione con sede al Posto Centrale di Venezia Mestre sia della linea attuale Venezia-Trieste sia della variante Ronchi Aeroporto-Aurisina; • Variante di tracciato presso l'attuale stazione di Portogruaro; • Variante di tracciato con la realizzazione di una nuova stazione presso Latisana; • Variante di tracciato con contestuale realizzazione del nuovo Ponte sul Fiume Isonzo; • Realizzazione di una nuova linea tra Ronchi Aeroporto e Aurisina con contestuale adeguamento della fermata di Ronchi Aeroporto, che terrà conto di quanto già sviluppato nell'ambito del progetto «nuova linea AV/AC Ronchi dei Legionari-Trieste»; • Soppressione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati; • Rimozione di tutte le limitazioni in D4L presenti in linea con priorità all'eliminazione di quella sui due ponti presenti ai km 31+293 e al km 57+655; • adeguamento a 750 m della stazione di San Donà di Piave – Jesolo.



LOCALIZZAZIONE

Veneto

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato Accordi Internazionali FSC Partì Sud FSC Cabina di Regia UE - workplan corridoio Cofinanziamenti UE Altri Provedimenti* Allegato al DEF 2017	Invariante Project review Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione linea storica e varianti		X	X	X	X			
Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m		X	X	X	X			
Variante Latisana		X	X	X	X			
Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina		X	X	X	X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari	Sez. 3	Sez. 4
-------	---------------------------------------	--------------------------------	--------	--------

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.800	200	di cui: 200	0	0	0	0	0	267	517	816	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.800							1.800

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
200						200

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
			3-2017	12-2020	3-2017	10-2023	9-2018	11-2019	1-2020	12-2025	11-2020	12-2025				12-2025
Velocizzazione linea storica e varianti	J34H16000620009	Prog. Preliminare	3-2017	12-2020	3-2017	10-2023	9-2018	11-2019	1-2020	12-2025	11-2020	12-2025	12-2025	n.a.	Da avviare	Da avviare
Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m	J34H16000620009	Studio di fattibilità*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.a.	Da avviare	Da avviare
Variante Latisana	J34H16000620009	Studio di fattibilità*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.a.	Da avviare	Da avviare
Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina	J34H16000620009	Studio di fattibilità*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione linea storica e varianti	260	200	60	Realizzazione (fase)	0	0	0	1	3	9	7	43	137
Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m	357	0	357	Studio di fattibilità	0	0							0
Variante Latisana	367	0	367	Studio di fattibilità	0	0							0
Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina	816	0	816	Studio di fattibilità	0	0							0
	1.800	200	1.600		0	0	0	1	3	9	7	43	137

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• migliorare le prestazioni del tracciato ferroviario; • eliminare le criticità esistenti (raggi delle curve, passaggi a livello); • innalzare la velocità della linea ferroviaria fino a 200 km/h; • ridurre gli attuali tempi di viaggio tra Mestre e Trieste (circa 25 minuti in meno) • Adeguamento della linea a modulo 750 m

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Venezia-Trieste/Udine

Tratta Venezia-Trieste

Progetto I131: Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre

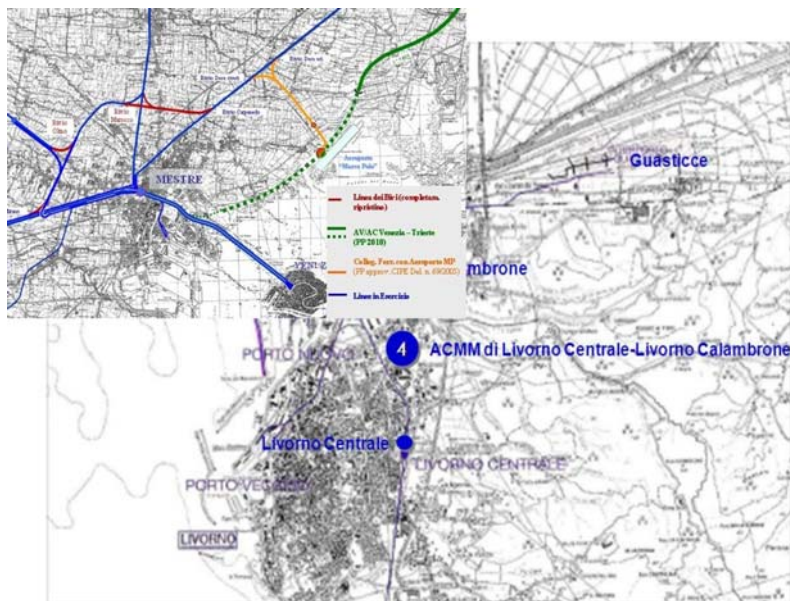
Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programmi P057A "Upgrading corridoio Mediterraneo" e I063 "Ulteriori Interventi per lo sviluppo del traffico merci"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma sviluppo del traffico merci e mirano alla razionalizzazione del Nodo di Venezia, in cui si intersecano i corridoi TEN-T Mediterraneo, che attraversa l'Italia in senso trasversale, e corridoio Baltico – Adriatico, che collega il Nord Europa con i Porti di Ravenna e di Ancona. La realizzazione dell'intervento consentirà di garantire la continuità dei due corridoi, eliminando le attuali limitazioni presenti nella stazione di Venezia Mestre.

I principali interventi consistono in: • riattivazione dell'ex bivio Mirano sulla Venezia – Padova che verrà realizzato a salto di montone sulla linea storica; • realizzazione di un'opera specifica che consenta di eliminare l'intersezione a raso con la linea della Venezia - Treviso – Udine ambito ex Attraversamento Udine; • riattivazione del tratto tra Bivio Marocco e l'ex Bivio Carpenedo; • costruzione di un nuovo tratto a doppio binario tra l'ex Bivio Carpenedo ed un nuovo bivio che permetta la richiusura della linea dei Bivi a valle del futuro collegamento per l'Aeroporto di Venezia Mestre.



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Ripristino Linea dei Bivi di Venezia Mestre					X	X				X					X			
Ripristino Linea dei Bivi di Venezia Mestre					X	X				X					X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
180	120	di cui:	10	0	110	0	60	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo	
------------------	--

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Esplicitazione della progettazione degli interventi da P057A ed estensione con opere di completamento (I fase in programmazione FSC 2014-2020).
0		10		170			180	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse FSC 2014-2020 consentiranno di realizzare prime fasi realizzative funzionali allo sviluppo dei traffici merci nel breve-medio periodo
0		10		110		120	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso studio di fattibilità.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Ripristino Linea dei Bivi di Venezia Mestre	J14H16000530009	Prog. Preliminare*	-	-	9-2019	1-2021	3-2022	1-2023	3-2023	10-2023	11-2023	1-2027	3-2027	n.a.	Da avviare	Da avviare
Ripristino Linea dei Bivi di Venezia Mestre	J14H16000530009	Prog. Preliminare*	-	-	-	-	3-2022	1-2023	3-2023	10-2023	11-2023	1-2027	3-2027	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ripristino Linea dei Bivi di Venezia Mestre	60	0	60	Prog. Preliminare	0	0							0
Ripristino Linea dei Bivi di Venezia Mestre	120	120	0	Prog. Preliminare	0	0		0	1	3	2	3	109
	180	120	60		0	0		0	1	3	2	3	109

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento come anche indicato nei paragrafi precedenti consente di riorganizzare la circolazione nel Nodo di Venezia Mestre garantendo:

- Separazione dei flussi Merci e viaggiatori
- Ridistribuzione dei flussi sul complesso Venezia - Padova
- Incremento di flessibilità della rete ferroviaria
- Potenziali nuovi collegamenti viaggiatori verso l'Aeroporto di Venezia. La nuova infrastruttura consentirà di supportare anche eventuali futuri sviluppi del Porto di Venezia.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Venezia-Trieste/Udine

Tratta Venezia-Trieste

Progetto 0291: Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, in fase di rivisitazione, si inserisce nell'ambito della realizzazione di una nuova linea AV/AC per servizi veloci passeggeri e merci tra Venezia e Trieste. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea a doppio binario con caratteristiche AV/AC che si sviluppa prevalentemente in variante rispetto alla linea attuale.

Il progetto é articolato in quattro subtratte funzionali: Mestre – Aeroporto Marco Polo, Aeroporto Marco Polo – Portogruaro, Portogruaro – Cervignano, Cervignano - Ronchi dei Legionari Aeroporto. Nell'ambito del progetto sé prevista l'interconnessione con la linea Cervignano-Udine-Tarvisio ed il potenziamento della tratta Cervignano-Palmanova.



LOCALIZZAZIONE

Veneto

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS X Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari	X					X				X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
5.701	18	12	0	0	5	2	0	0	0	0	0	5.683	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
5.701							5.701

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive stanziare dalla regione Friuli Venezia Giulia consentiranno di affinare/integrare gli studi e le progettazioni già avviate.
16				2		18	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Nel dicembre 2010 RFI ha presentato, per l'approvazione in procedura di Legge Obiettivo, tre Progetti Preliminari, relativi rispettivamente alle tratte individuate. Nel 2013 le Regioni Veneto e Friuli V. G. hanno formalmente chiesto di sviluppare uno studio di fattibilità di una soluzione in affiancamento alla linea attuale delle tratte Venezia - Portogruaro (sviluppato) e Portogruaro-Cervignano (da avviare). Nell'ambito dell'istruttoria di approvazione del progetto preliminare, sono in corso approfondimenti con i Ministeri competenti in riferimento all'impostazione della VIA e in merito alla revisione da apportare al progetto in riferimento alle indicazioni pervenute dalle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari	J21H04000220001	Prog. Preliminare	9-2004	7-2027	7-2027	8-2029	9-2030	10-2035	2-2030	10-2035	9-2030	9-2041	10-2035	In corso	-		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari	5.701	18	5.683	Prog. Preliminare	14	13	14	0	0	0	0	0	0	4
	5.701	18	5.683		14	13	14	0	0	0	0	0	0	4

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Estensione della rete AV/AC in orizzonte di lungo periodo

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Venezia-Trieste/Udine

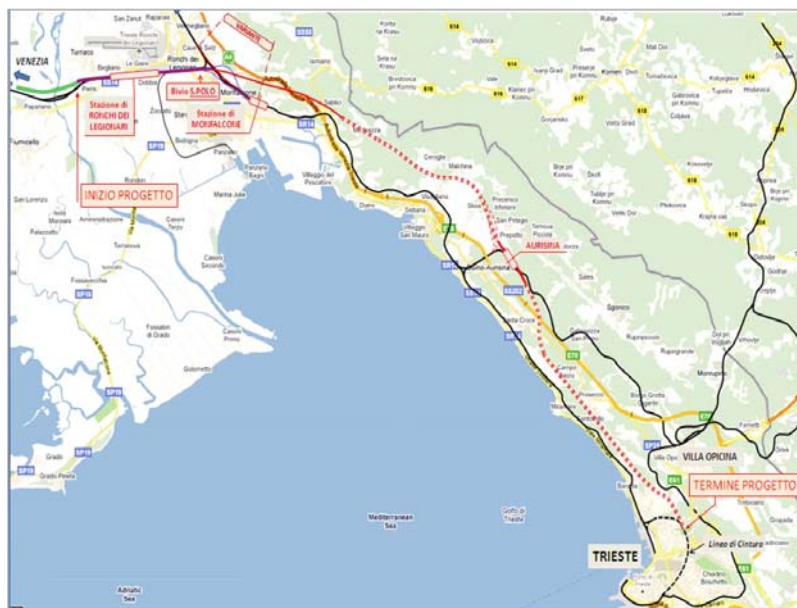
Tratta Venezia-Trieste

Progetto 0262: Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, in fase di rivisitazione, si inserisce nell'ambito della realizzazione di una nuova linea AV/AC per servizi veloci passeggeri e merci tra Venezia e Trieste. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea a doppio binario con caratteristiche AV/AC di circa 36,6 km che si sviluppa prevalentemente in variante rispetto alla linea attuale con origine nella località di Turriaco e termine in corrispondenza della linea di Cintura di Trieste. La tratta è interessata da una successione di gallerie per un'estesa totale di circa 22,7 km, di una di 12,2 km e una di 9,7 km.

Il progetto é articolato in quattro lotti funzionali: subtratte Ronchi dei Legionari - Bivio S.Polo, Bivio S.Polo - Aurisina e Aurisina - collegamento alla cintura merci di Trieste, e potenziamento della linea storica con quadruplicamento della tratta Bivio S.Polo - Monfalcone.



LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste	X					X			X		X		X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.746	13	8	0	0	3	2	0	0	0	0	0	1.732	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	
1.746							1.746

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive stanziata dalla regione Friuli Venezia Giulia consentiranno di affinare/integrare gli studi e le progettazioni già avviate.
12				2		13	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il progetto preliminare della tratta Ronchi - Trieste è stato trasmesso al MIT a dicembre 2010, nell'ambito delle procedure autorizzative previste dalla L.O.; la Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale (CTVIA) presso il MATTM, ha sospeso nel giugno 2011 le proprie procedure di valutazione, richiedendo la riunificazione dei progetti delle quattro tratte AV/AC tra Venezia e Trieste, nonché la redazione di un nuovo SIA e la produzione di ulteriori elaborati integrativi. A seguito delle osservazioni del Commissario Straordinario sulla opportunità della richiesta di riunificazione dei progetti AV/AC, nell'ottobre 2011 la Commissione Tecnica Valutazione di Impatto Ambientale (CTVIA) ha comunicato a RFI che non si rendeva più necessaria la riunificazione dei quattro progetti e la contestuale redazione di un nuovo SIA, ritenendo sufficiente "... una relazione che, nel Sistema Unitario dei Quattro tracciati di Progetto, colleghi tra loro i quadri di riferimento programmatico progettuale e ambientale..". Nel giugno 2012 è stato quindi pubblicizzato sui quotidiani il completamento e l'avvenuto deposito del documento "Sistema Conoscitivo Unitario", propedeutico al riavvio della procedura VIA dei quattro progetti. A giugno 2013 sono state presentate alla CTVIA le integrazioni relative al PP della tratta Ronchi dei Legionari-Trieste ed è stato chiesto il nuovo avvio delle procedure di verifica e approvative di tale progetto. L'iter approvativo è ancora in corso.

CRONOPROGRAMMA

			Stato attuativo										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
			Prog.Prel.					Iter procedurale									
			CUP		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine
Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste	J61H03000110001	Prog. Preliminare	11-2002	7-2027	7-2027	8-2030	8-2029	4-2037	2-2029	10-2036	8-2029	11-2045	11-2045	Conclusa	-		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	Prog. Preliminare												
Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste	1.746	13	1.732	Prog. Preliminare	11	8	11	0	0	0	0	0	3
	1.746	13	1.732		11	8	11	0	0	0	0	0	3

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Estensione della rete AV/AC in orizzonte di lungo periodo

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Venezia-Trieste/Udine

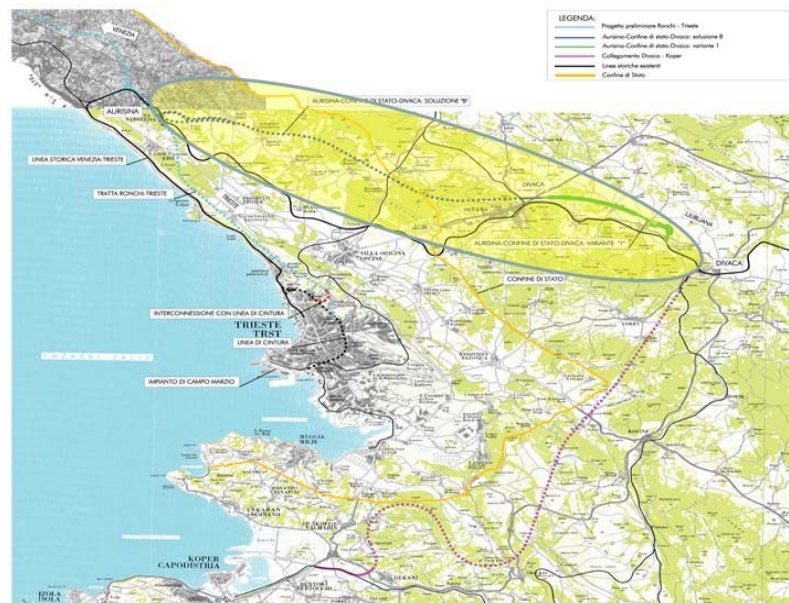
Connessioni ai valichi orientali

Progetto 1604A: Nuova linea Trieste-Divača fase 0

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inseriscono nel programma di potenziamento dei collegamenti transfrontalieri del corridoio Mediterraneo verso la Slovenia. Il progetto si configura come la prosecuzione della linea AV/AC Venezia - Trieste verso est, fino a Divača ed in futuro fino a Lubiana. Gli interventi mirano anche a soddisfare l'esigenza avanzata dallo stato sloveno di collegare il porto di Koper con il Corridoio Mediterraneo mediante la nuova linea Koper - Divača.

L'intervento rappresenta un primo lotto funzionale funzionale allo sviluppo dei traffici merci nell'orizzonte di breve-medio periodo. Gli interventi consistono nell'adeguamento a STI della linea storica Bivio Aurisina-Villa Opicina-Confini di Stato.



LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
upgrade linea storica (tratta bivio Aurisina-confini di Stato)			X			X				X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
35	35	di cui: 35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esterne del perimetro del progetto con gli interventi di fase 0 concordati dal GEIE, relativi all'upgrading prestazionale dell'esistente linea per la Slovenia (tratta bivio Aurisina-Villa Opicina)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0			35				35	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Progettazione e realizzazione degli interventi di fase 0 (upgrading linea storica)
0				35		35	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso la progettazione degli interventi, in continuità funzionale con gli standard di corridoio

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo										Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità								
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine							
upgrade linea storica (tratta bivio Aurisina-confine di Stato)	J71C10000030007	Prog. Preliminare	-	-	7-2015	8-2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
upgrade linea storica (tratta bivio Aurisina-confine di Stato)	35	35	0	Realizzazione	0	0			4	7	9	16	
	35	35	0		0	0			4	7	9	16	

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi di breve periodo sono finalizzati a: allungamento dei moduli di stazione consentiranno la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri mentre il consolidamento della sede e del binario consentirà il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate. La linea è già adeguata per il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione. Estensione della rete AV/AC in orizzonte di lungo periodo

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

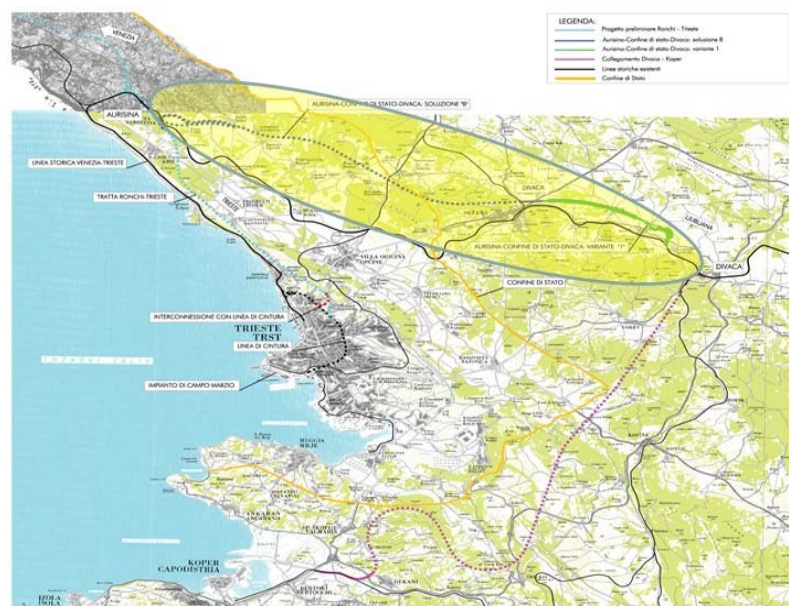
Direttrice Venezia-Trieste/Udine

Connessioni ai valichi orientali

Progetto 1604B: Nuova linea Trieste-Divača

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inseriscono nel programma di potenziamento dei collegamenti transfrontalieri del corridoio Mediterraneo verso la Slovenia. Il progetto si configura come la prosecuzione della linea AV/AC Venezia - Trieste verso est, fino a Divača ed in futuro fino a Lubiana. Gli interventi mirano anche a soddisfare l'esigenza avanzata dallo stato sloveno di collegare il porto di Koper con il Corridoio Mediterraneo mediante la nuova linea Koper - Divača. La nuova linea si dirama dai bivi della nuova linea AV/AC Ronchi dei Legionari-Trieste previsti immediatamente ad est dell'attuale stazione di Aurisina, che realizzano le interconnessioni verso la nuova linea di valico e verso la linea di cintura di Trieste. Sul versante italiano il tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria per un'estesa di circa 12,5 km fino al confine di Stato posto a circa 1.600 metri a nord-ovest dell'esistente confine stradale di Ferneti. Sul versante sloveno la nuova linea procede verso est in galleria passando a nord della città di Sežana con termine ad est del monte Tabor e prosecuzione in superficie fino all'interconnessione con la linea esistente Ljubljana - Sežana nella stazione esistente di Divača.



LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Nuova linea			X			X				X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.040	5	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1.035	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.040							1.040

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
5						5

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' stato completato (2008) lo Studio di Fattibilità transfrontaliero italo/sloveno denominato "CROSS-5", che ha individuato un tracciato "ottimizzato" e due alternative. Negli anni 2009/10 sono stati condotti ulteriori approfondimenti che hanno prefigurato soluzioni alternative a quelle dello studio del 2008, che minimizzano gli impatti sul territorio, soluzioni approfondite attraverso uno specifico studio di fattibilità, approvato dalla Commissione Intergovernativa Italo Slovena a giugno 2011. Per regolare i rapporti fra gli Stati durante le fasi di progettazione ad ottobre 2010 è stato sottoscritto specifico Accordo e per il coordinamento dei lavori fra Italia e Slovenia è stato istituito un Ufficio Tecnico Comune (Common Executive Body-CEB) che ha seguito le attività fino all'istituzione del GEIE il cui Atto Costitutivo è stato sottoscritto dai due soci (italiano -RFI e Sloveno -DRI) il 23.05.2013. Per la parte italiana: concluse le indagini geognostiche, i rilievi georeferenziali. La progettazione preliminare è stata approvata (30.9.2015) con verifica del collegamento con la linea esistente e dell'impiantistica in corrispondenza del confine di Stato. Valutazioni su l'evoluzione della domanda hanno evidenziato l'opportunità di una 1° fase che preveda l'Upgrading della linea esistente. A tal proposito è stata sviluppato e consegnato uno studio per Upgrading della linea esistente.

CRONOPROGRAMMA

		Stato attuativo										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio				
		CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine		
Nuova linea	J71C10000030007	Prog. Preliminare	7-2012	-	7-2027	11-2028	-	-	12-2028	4-2036	2-2030	2-2036	4-2036	n.a.	Da avviare	Da avviare		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuova linea	1.040	5	1.035	Prog. Preliminare	4	3	3	0	0	0	0	0	1
	1.040	5	1.035		4	3	3	0	0	0	0	0	1

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento rappresenta, in orizzonte di lungo periodo, la prosecuzione della linea AV/AC Venezia-Trieste verso est fino a Divača e in futuro fino a Lubiana

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Venezia-Trieste/Udine

Tratta Venezia-Trieste

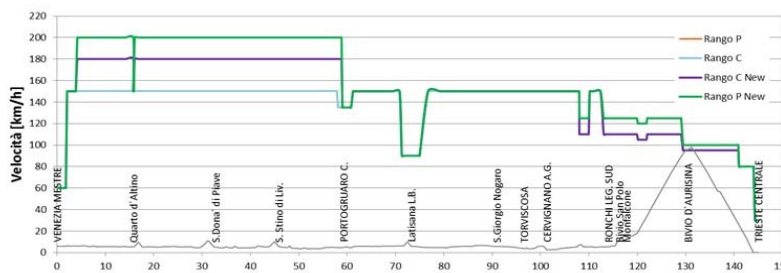
Progetto P067: Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi mirati ad elevare le prestazioni delle linee con interventi sui punti singoli e soluzioni tecnologiche per l'innalzamento della velocità (rinnovo dell'armamento e dei sistemi di distanziamento), limitando al massimo il consumo di territorio (rettifiche in sede, piccole varianti, interventi di PRG, ...). Gli interventi prioritari riguardano l'adeguamento delle tratte Verona-Padova e Portogruaro-Ronchi dei Legionari.

LOCALIZZAZIONE

Veneto
Friuli Venezia Giulia



INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato Accordi Internazionali FSC Patti Sud FSC Cabina di Regia	Allegato al DEF 2017 Altri "Povvedimenti" Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia	Progetto di fattibilità Project review Invariante
Intervento / Opere funzionali			Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
linea Venezia-Trieste		X	X
linea Milano-Venezia		X	X
linea Venezia-Trieste		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
35	35	di cui: 35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
35							35

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
35						35

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Interventi parte in corso e parte ultimati

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio				
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine				Inizio	Fine		
linea Milano-Venezia	J97E13000270001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	4-2017	12-2013	3-2019	-	-	-	-
linea Venezia-Trieste	J37E13000330001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	2-2014	3-2016	2-2014	4-2017	-	-	-
linea Venezia-Trieste	J37E13000300001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	12-2016	12-2013	7-2017	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
linea Milano-Venezia	5	5	0	Realizzazione	4	4	4	1	0	0	0	0	0
linea Venezia-Trieste	20	20	0	Realizzazione	20	17	19	0	0	1	0	0	0
linea Venezia-Trieste	10	10	0	Realizzazione	7	6	6	2	0	0	0	0	1
	35	35	0		32	27	29	3	1	1	0	0	1

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza per le relazioni tra Venezia e Trieste e tra Brescia e Padova sulla linea storica

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Venezia-Trieste/Udine

Connessioni ai valichi orientali

Progetto 1940: Nodo di Udine

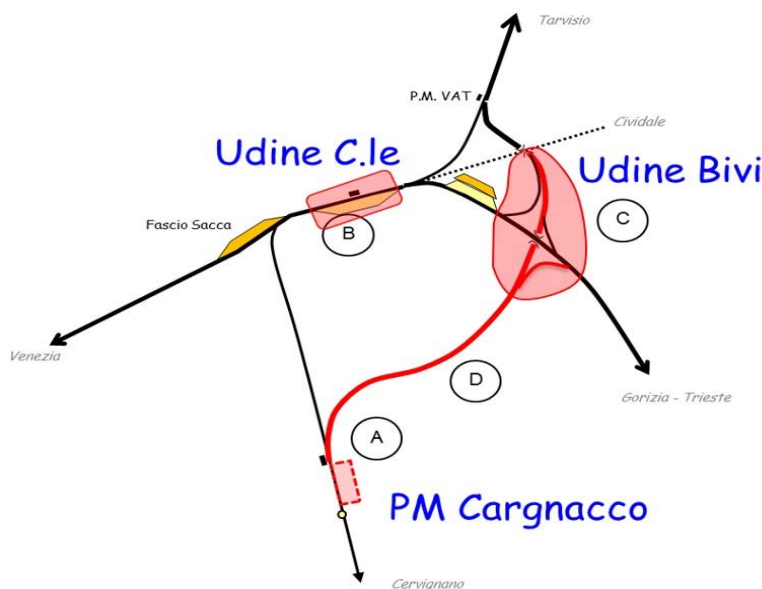
DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di sviluppo infrastrutturale dei principali itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano il potenziamento (raddoppio/quadruplicamento) degli itinerari di maggior interesse, come ad esempio le tratte di accesso ai valichi alpini, nonché la realizzazione di itinerari di by-pass dei centri urbani (gronde merci). La realizzazione degli interventi consentirà di superare gli attuali vincoli prestazionali e capacitativi, legati principalmente alle pendenze delle linee e all'utilizzo promiscuo delle linee della rete convenzionale, che limita la disponibilità di tracce merci di qualità. Nello specifico gli interventi, da realizzarsi per fasi funzionali, mirano alla riorganizzazione della circolazione nel nodo di Udine e sulla tratta urbana della linea Udine – Cervignano con itinerari dedicati per tipologia di traffico, migliorando al contempo l'inserimento dell'infrastruttura ferroviaria nel contesto territoriale, riqualificando le aree urbane e restituendo alla città di aree pregiate oggi occupate dagli impianti ferroviari. Gli interventi consistono nel raddoppio della tratta tra Udine C.le – Udine Parco - Bivio Cividale – PM VAT (raccordo nord ovest del nodo) con realizzazione di due linee indipendenti a doppio binario verso Tarvisio e verso Trieste, contestuale dismissione della linea tra PM VAT e Udine, e adeguamento del piano del ferro della stazione di Udine C.le. La linea diretta Udine – PM VAT sarà adibita al traffico viaggiatori mentre la Udine – Udine Parco – PM VAT sarà utilizzata per il traffico merci. Gli impianti saranno adeguati per eliminare le principali interferenze e velocizzare gli itinerari e consentiranno di gestire in maniera più flessibile il traffico.

Le principali realizzazioni riguardano:- Realizzazione del Nuovo PM Cargnacco e dell'Apparato Centrale- Nuovo Apparato e PRG di Udine Centrale- Nuovo Apparato Udine Bivi (ex Udine Parco) con PRG - Raddoppio della Linea di Cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco e attivazione Bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano. Nell'ambito di questi interventi è stata individuata una prima fase funzionale, che comprende la Progettazione degli interventi complessivi e la realizzazione del nuovo PM Cargnacco e del Nuovo Apparato (punto A) e del Nuovo Apparato di Udine su piano del ferro attuale.

LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia



INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici		
	Allegato al DEF 2017	Invariante	Alta Velocità di Rete (AVR)	Alta Velocità di Rete (AVR)	Alta Velocità di Rete (AVR)
	Altri Provvedimenti*	Project review	Completamento valichi alpini	Completamento valichi alpini	Completamento valichi alpini
	Cofinanziamenti UE	Progetto di fattibilità	Potenziamento connessioni merci	Potenziamento connessioni merci	Potenziamento connessioni merci
	UE - workplan corridoio	Invariante	Sistemi regionali e metropolitani	Sistemi regionali e metropolitani	Sistemi regionali e metropolitani
	FSC Cabina di Regia	Project review	Potenziamento tecnologico	Potenziamento tecnologico	Potenziamento tecnologico
	FSC Patiti Sud	Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza	Miglioramento livelli di sicurezza	Miglioramento livelli di sicurezza
	Accordi Internazionali	Project review			
	PIS XIII Allegato	Project review			
	PIS XI Allegato	Project review			
Intervento / Opere funzionali					
fase 1		X	X	X	X
completamento		X	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
186	53	di cui:	50	0	1	0	2	0	133	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Descrizione
50			136				186	Estensione del perimetro con completamento della sistemazione del nodo (fasi 2 e 3, prime progettazioni nell'ambito programmazione FSC 2014-2020)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Descrizione
50				3		53	Le risorse aggiuntive stanziata dalla regione Friuli Venezia Giulia ed i finanziamenti FSC 2014-2020 consentiranno di sviluppare gli studi e le progettazioni delle fasi di completamento dell'intervento.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In corso studio di fattibilità.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
fase 1	J54H17000130009	Studio di fattibilità	-	-	5-2017	4-2019	7-2019	2-2020	4-2018	11-2020	7-2019	9-2023	12-2023	n.a.	Da avviare	Da avviare
completamento	J54H17000130009	Prog. Preliminare*	-	-	12-2017	6-2019	6-2019	5-2020	10-2020	10-2021	1-2022	12-2027	6-2028	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
fase 1	53	53	0	Realizzazione	0		0	1	3	6	6	13	24
completamento	133	0	133	Prog. Preliminare	0	0							0
	186	53	133		0	0	0	1	3	6	6	13	24

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità nave-treno-gomma, con particolare riferimento al traffico merci lungo il corridoio Baltico-Adriatico. Gli interventi di fase 1 sono finalizzati al miglioramento della regolarità della circolazione mentre il completamento del progetto consentirà di incrementare la capacità teorica del nodo, in previsione dello sviluppo dei traffici lungo il corridoio Baltico-Adriatico. Al termine degli interventi di fase 1, oggetto del presente finanziamento, è atteso un incremento dei livelli di affidabilità e regolarità del servizio. Tali risultati saranno misurati in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento. Nel complesso i benefici dell'intervento possono essere riassunti in:- Incremento della capacità del corridoio Baltico-Adriatico, anche connessa alla eliminazione delle manovre parassite nel nodo dovute alla disposizione della stazione di Udine Parco rispetto ai raccordi.- Separazione dei flussi Merci e viaggiatori, con Udine C.le dedicata prevalentemente al traffico viaggiatori e la linea di cintura tra PM VAT e PM Cargnacco per il traffico merci.- Incremento di regolarità del Nodo e sulle linee afferenti tramite la gestione centralizzata della circolazione.- Velocizzazione della radice di ingresso lato Venezia con itinerari a 60 km/h nella stazione di Udine.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Venezia-Trieste/Udine

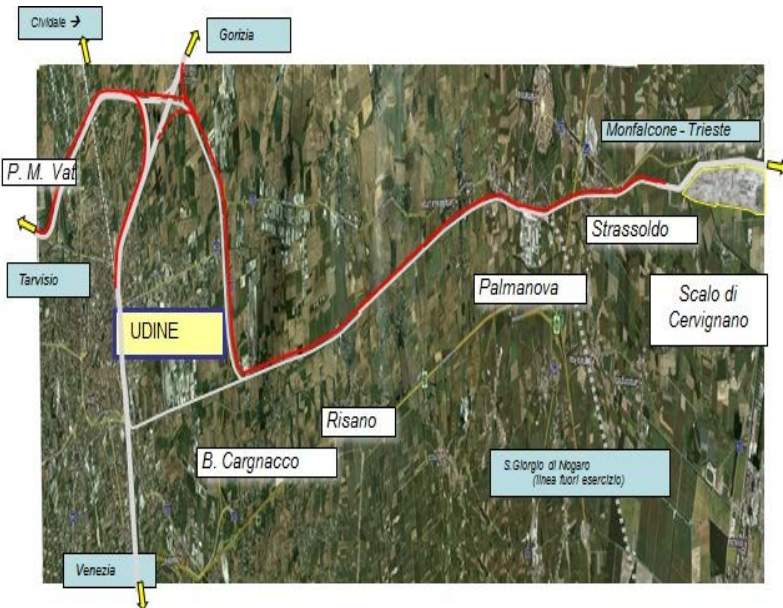
Connessioni ai valichi orientali

Progetto I133b: Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il potenziamento della linee di accesso al valico di Tarvisio, in previsione dello sviluppo dei traffici merci sul corridoio Baltico Adriatico. Gli interventi consistono nel completamento del raddoppio della linea ferroviaria Cervignano - Palmanova – Udine da Strassoldo fino a bivio VAT in affiancamento alle linea attuale. Il progetto assieme alle sistemazione del nodo di Udine si correla agli interventi di potenziamento individuati per la linea Venezia–Trieste e garantirà a regime specializzazione dei traffici, con benefici sulla regolarità dei servizi viaggiatori e merci, oltre a determinare possibilità di offerta aggiuntiva e riduzione dei tempi di percorrenza per servizi regionali ed a lungo raggio.

Si rappresenta che l'ipotesi di raddoppio della tratta Strassoldo e Palmanova in affiancamento alla sede esistente rappresenta una alternativa alla soluzione prevista nel Progetto Preliminare AV/AC che è notevolmente più complessa, costosa e impattante per il territorio oltre che più lunga in termini di percorrenza e potrebbe essere utilmente realizzata solo contestualmente al Progetto AV/AC.



LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP		Obiettivi strategici							
	PI S XI Allegato	PI S XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patit Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)						X				X				X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
350	5	5	0	0	0	0	0	0	0	345	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Estensione programmi	CdP-I 2017	Descrizione
Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2016				
170			180			170		350	Estensione del perimetro con completamento del raddoppio dell'intera direttrice (tratta Palmanova-Strassoldo) e varianti al progetto già sviluppato per il migliore inserimento nei contesti urbani (gallerie artificiali tratta Udine-Palmanova)	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
5						5

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione	Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine
Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	350	5	345	Prog. Definitivo	0	0			2	4			0
	350	5	345		0	0			2	4			0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Tarvisio e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Baltico-Adriatico.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Venezia-Trieste/Udine

Connessioni ai valichi orientali

Programma P057B: Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Baltico-Adriatico, in risposta alle esigenze del mercato e in coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea. Gli interventi si concentrano sui punti critici della rete e sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m e all'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes. Gli interventi riguardano sostanzialmente l'allungamento del modulo di linea a 740 m, ed interesseranno prioritariamente l'intero corridoio a partire dal collegamento del valico di Tarvisio con i porti di Trieste e Venezia e, in fase successiva, la prosecuzione verso Bologna e Ravenna.



LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

Veneto

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patit Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase						X				X					X			

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
101	101	di cui: 101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo	
------------------	--

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
61		26		13			101	Explicitazione delle progettazioni e di prime fasi realizzative dal programma di sviluppo del traffico merci (I063). Estensione perimetro con ulteriori opere, tra cui lunetta di Gorizia, funzionali allo sviluppo del traffico merci del nord-est.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
61		6		33		101	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di opere a completamento della prima fase del programma di adeguamento prestazionale merci (Adeguamento a modulo 750 m), con interventi concentrati nelle tratte tra Bologna - Padova e Venezia - Trieste/Tarvisio.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Ad oggi sono stati completati gli interventi tra Udine e Tarvisio. Sono in corso di progettazione gli interventi del modulo tra Udine e Cervignano. Sono in fase di avvio le progettazioni di adeguamento della massa assiale (D4) sulle linee verso il Porto di Ravenna. Sono in corso le progettazioni degli altri interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico: adeguamento peso assiale D4 linea Gemona-Osoppo	J34H14000540001	1,4	1,4	1,2	Esecuzione
Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico: adeguamento a standard armamento	J34H14000540001	6,7	6,7	2,7	Esecuzione
Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico: modulo 750 m 1^ fase	J34H14000540001	10,7	10,7	2,0	Esecuzione
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase		3,4	3,4		Progettazione
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase		78,8	78,8		Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
	101	101	0		10	4	6	7	24	14	9	5	36	

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento a STI corridoi merci. Gli interventi consentiranno di potenziare le connessioni con i Valichi Alpini e di incrementare le prestazioni per il traffico merci.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Venezia-Trieste/Udine

Connessioni ai valichi orientali

Programma P223: Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programmi A2001A "Potenziamento tecnologico direttrici e nodi", P069 "Ulteriori interventi per lo sviluppo del traffico passeggeri" e I063 "Ulteriori Interventi per lo sviluppo del traffico merci"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle direttrici Venezia-Trieste/Udine, nonché il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi. Gli interventi consistono in:- rinnovo degli impianti di linea e di stazione con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni, attività propedeutiche all'installazione del sistema ERTMS- velocizzazione delle linee e degli impianti (velocizzazione degli itinerari deviati, realizzazione sottopassi, movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario,...)- adeguamento prestazionale (allungamento modulo di linea, adeguamento sagoma, adeguamento della sede e della piattaforma per riclassifica peso assiale).

Tra le principali realizzazioni rientra il potenziamento tecnologico della direttrice Bologna-Padova.



LOCALIZZAZIONE

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS X Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patù Sud	FSC Cabina di Reggia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)										X	X				X			

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
433	195	195	0	0	0	0	80	23	18	23	95	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
0		205				229	433	Explicitazione degli interventi di potenziamento tecnologico da programma A2001A ed estensione con interventi di adeguamento prestazionale itinerari merci alternativi e di adduzione, ulteriori potenziamenti tecnologici e interventi infrastrutturali per eliminazione criticità puntuali

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
0		160	35		195	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di opere prioritarie, tra cui una prima fase di potenziamento tecnologico della linea Bivio Aurisina - Villa Opicina, e alla progettazione di ulteriori interventi

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono in fase di avvio a realizzazione gli interventi di potenziamento tecnologico della linea Bologna-Padova 1^ fase (tratta Bologna-Polesella) ed in fase di progettazione gli interventi di 2^ fase (tratta Polesella-Padova). È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading tecnologico Bologna-Padova (1^ fase)	J54H14000530001	55,0	55,0	2,9	Esecuzione
Potenziamento tecnologico linea Bologna- Padova 2 fase	J54H16001160001	105,0	105,0	0,0	Progettazione
Potenziamento tecnologico Udine - Cervignano		22,0	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico bivio d'Aurisina - Villa Opicina		35,0	35,0		Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico		216,1	0,0		Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario			OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis. Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	433	195	238	7	3	3	4	14	49	59	43	24

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottiglia

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Dorsale centrale

Progetto P090: Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi di upgrading infrastrutturale della linea direttissima Firenze-Roma per migliorare la regolarità della circolazione e conseguire, in sinergia con gli interventi di upgrade tecnologico sulla linea, significativi recuperi sui tempi di percorrenza. Gli interventi prioritari consistono in rettifiche di tracciato ed interventi sull'armamento e sulla trazione elettrica.



LOCALIZZAZIONE

Toscana

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading DD Firenze-Roma 2^ fase						X				X			X					X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
200	200	di cui: 200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
200							200

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
200						200

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità		
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
Upgrading DD Firenze-Roma 2^ fase	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading DD Firenze-Roma 2^ fase	200	200	0	Realizzazione	0	0		30	55	55	35	25	0
	200	200	0		0	0		30	55	55	35	25	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Condizioni per il recupero dei tempi di percorrenza sulla relazione AV Firenze-Roma

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

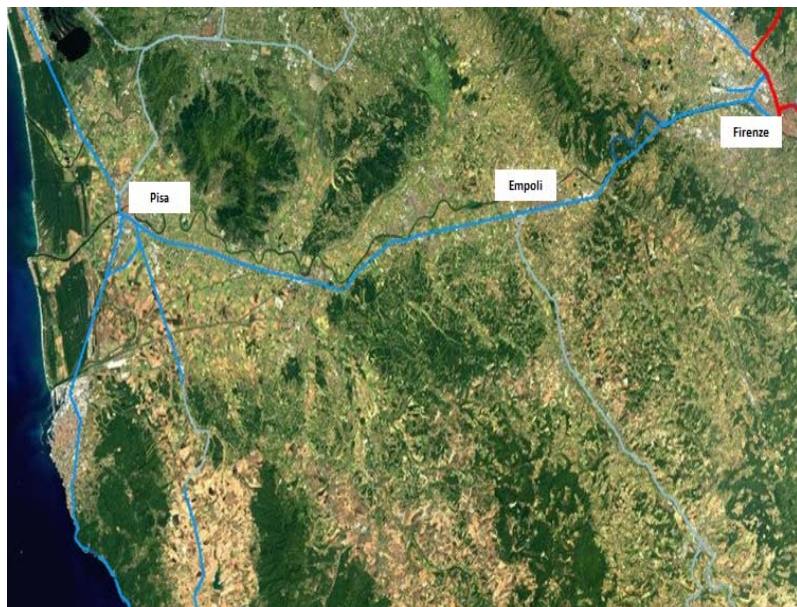
Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Accesso ai porti tirrenici

Progetto P146: Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi finalizzati al miglioramento del servizio ferroviario in termini di regolarità, di velocità, di sicurezza e di possibilità di interscambio, per linee della regione Toscana interessate prevalentemente dal servizio ferroviario regionale. Gli interventi prioritari riguardano il quadruplicamento della tratta Empoli-Bivio S. Miniato ma nell'ambito del progetto saranno altresì sviluppati gli studi per la realizzazione di un terzo binario tra bivio Renai e Cascine e interventi sulla linea esistente per la velocizzazione a 160-180 km/h della tratta Empoli-Pisa.



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici					
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patiti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Invariante Project review Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali								
Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S. Miniato e velocizzazione itinerario	X	X	X	X	X	X	X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
140	1	di cui:	1	0	0	0	49	0	90	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Inserimento stima di costo delle ulteriori fasi realizzative a completamento della velocizzazione dell'intera direttrice.
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
50	1		89				140	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		1				1

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
		Studio di fattibilità														
Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario	140	1	139	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	140	1	139		0	0	0	0	0	0	0	0	1	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse Firenze-Pisa e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e nel nodo di FirenzeRecupero dei tempi di percorrenza sulla relazione Firenze-Pisa

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Nodo di Roma

Progetto P106: Gronda merci di Roma - Cintura sud

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, in fase di rielaborazione per il mutato scenario di contesto, costituisce la fase di completamento delle nuove infrastrutture per consentire il by-pass del nodo ferroviario di Roma da dedicare principalmente al traffico merci (linea di gronda). Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea da Ponte Galeria a Campoleone per l'instradamento dei treni merci della linea dorsale Firenze - Roma e della Tirrenica Pisa - Roma verso la linea Roma - Formia - Napoli (Cintura Sud).



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici						
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																	
(nuova linea Ponte Galeria-Pomezia-Campoleone)	X									X			X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
845	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	845

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2016	
845						845	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Nel 2003 era stato inviato al MIT, per l'iter approvativo di Legge Obiettivo, il Progetto Preliminare sviluppato.

CRONOPROGRAMMA

			Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio				
			Stato attuativo					Iter procedurale											
			CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine		
(nuova linea Ponte Galeria-Pomezia-Campoleone)	J31H03000180008	Prog. Preliminare*	-	-	8-2025	4-2027	12-2027	6-2028	7-2027	5-2032	6-2028	5-2032	5-2032	In corso	Da avviare	Da avviare			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
(nuova linea Ponte Galeria-Pomezia-Campoleone)	845	0	845	Prog. Preliminare	0	0							0
	845	0	845		0	0							0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Separazione dei traffici che consentirà anche un incremento del modello di esercizio regionale e suburbano del Nodo di Roma.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Accesso ai porti tirrenici

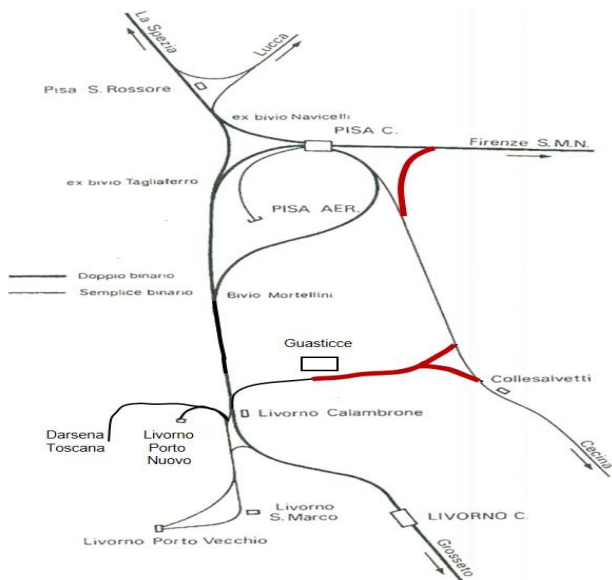
Progetto I179A: Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P060 "Infrastrutturazione porti e terminali"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel più ampio programma di rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce. Le opere consistono nella realizzazione di una bretella per il collegamento diretto tra la linea Firenze-Pisa e la linea Vada-Collesalvetti-Pisa per by-passare l'abitato di Pisa



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patli Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Collegamento diretto merci tra linea Firenze-Pisa e Pisa-Collesalvetti via Vada									X		X				X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
91	2	2	0	0	0	0	0	0	89	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	'Esplicitazione dell'intervento dal programma di potenziamento dei collegamenti con porti e terminali (vedi P060)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2016		
0							0	91	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare la progettazione dell'intervento
0				2		2	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

		Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio				
		Stato attuativo					Iter procedurale											
		CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine		
Collegamento diretto merci tra linea Firenze-Pisa e Pisa-Collesalvetti via Vada	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento diretto merci tra linea Firenze-Pisa e Pisa-Collesalvetti via Vada	91	2	89	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	1	0	0
	91	2	89		0	0	0	0	0	0	1	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria consentiranno di supportare lo sviluppo dei traffici del porto di Livorno e il riequilibrio modale ferro-gommaSpecializzazione delle linee per tipologia di traffico

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Accesso ai porti tirrenici

Progetto I179B: Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P060 "Infrastrutturazione porti e terminali"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel più ampio programma di rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce. Le opere consistono nella realizzazione di un nuovo tratto di linea che collega l'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada sia lato nord che lato sud



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri "Provedimenti" Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Collegamento diretto merci tra linea Firenze-Pisa e Pisa-Collesalvetti via Vada		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	102	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo								
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	'Esplicitazione dell'intervento dal programma di potenziamento dei collegamenti con porti e terminali (vedi P060)
0	102						102	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

		Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio				
		Stato attuativo					Iter procedurale											
		CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine		
Collegamento diretto merci tra linea Firenze-Pisa e Pisa-Collesalveti via Vada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento diretto merci tra linea Firenze-Pisa e Pisa-Collesalveti via Vada	102	0	102	Studio di fattibilità	0	0							0
	102	0	102		0	0							0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria consentiranno di supportare lo sviluppo dei traffici del porto di Livorno e il riequilibrio modale ferro-gomma

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Accesso ai porti tirrenici

Progetto 0081: Potenziamento asse ferroviario Pontremolese

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase funzionale del programma di potenziamento della trasversale La Spezia-Parma per il miglioramento dei collegamenti tra i porti dell'alto Tirreno e la regione padana. Gli interventi, articolati per fasi funzionali, hanno riguardato il raddoppio della tratta Chiesaccia - S. Stefano di Magra, la realizzazione del terzo binario tra Vezzano L. e La Spezia Migliarina sulla linea tirrenica e di un nuovo fascio merci nella stazione di La Spezia Marittima, la realizzazione del raccordo Garfagnana per il collegamento diretto con la linea Aulla-Lucca ed il consolidamento della galleria Borgallo. Gli interventi in corso consistono nel raddoppio della tratta Osteriazza - Solignano.



LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici		
	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato Accordi Internazionali FSC Partii Sud FSC Cabina di Regia UE - workplan corridoio Cofinanziamenti UE Altri Provvedimenti* Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alla Velocità di Rete (AVR)		
Intervento / Opere funzionali					
Raddoppio tratta S.Stefano-Chiesaccia, raccordo Garfagnana e altri interventi progressi		X	X	X	
Raddoppio tratta Solignano-Fornovo(Osteriazza)		X	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
568	568	di cui: 568	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
568							568

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
568						568

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Intervento ultimato

CRONOPROGRAMMA

CRONOPROGRAMMA	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio tratta S.Stefano-Chiesaccia, raccordo Garfagnana e altri interventi pregressi	J61H92000000008	Esercizio	-	-	9-2000	9-2003	3-2003	12-2004	-	2-2004	7-1999	4-2011	2-2004	-	-	-
Raddoppio tratta Solignano-Fornovo(Osteriazza)	J61H92000000008	Esercizio	-	-	-	-	5-2005	7-2013	2-2012	11-2014	7-2006	1-2017	11-2014	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta S.Stefano-Chiesaccia, raccordo Garfagnana e altri interventi pregressi	281	281	0	Realizzazione	281	281	281	0	0			0	0
Raddoppio tratta Solignano-Fornovo(Osteriazza)	287	287	0	Realizzazione	282	170	282	0	0	1	1	1	0
	568	568	0		563	451	563	0	0	1	1	2	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi recentemente attivati, relativi al raddoppio della tratta Solignano-Fornovo, hanno consentito il miglioramento della regolarità della circolazione e la stabilizzazione dell'orario

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord

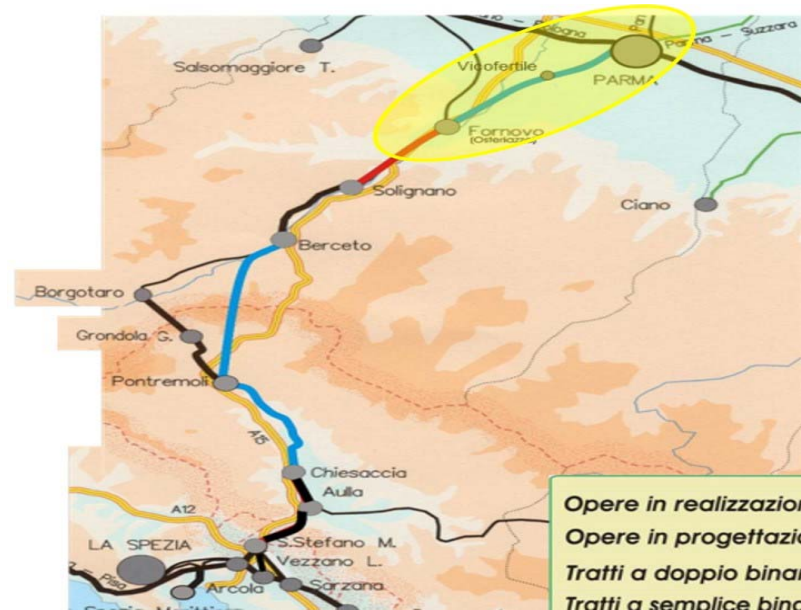
Accesso ai porti tirrenici

Progetto 0276A: Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il completamento del programma di potenziamento della trasversale La Spezia-Parma per il miglioramento dei collegamenti tra i porti dell'alto Tirreno e la regione padana.

Gli interventi, articolati per fasi funzionali, consistono: I fase: adeguamento piano del ferro e realizzazione nuovo apparato stazione di Parma per la fluidificazione dei traffici II fase: raddoppio tratte Parma-Vicofertile-Osteriazza. Il tracciato si sviluppa in variante all'interno dell'abitato di Parma per risolvere le interferenze tra i flussi provenienti dalla linea Pontremolese con quelli della interconnessione AV e della linea storica Milano-Bologna e migliorare l'inserimento nel contesto urbano. Il raddoppio prosegue in sostanziale affiancamento nella tratta Parma (e) - Vicofertile e nella successiva tratta Vicofertile - Osteriazza si sviluppa parte in affiancamento e parte in variante alla linea attuale



LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patii Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sistemazione nodo di Parma e opere anticipate raddoppio tratta Parma-Vicofertile	X								X	X				X	X			
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	X								X	X				X	X			
Raddoppio tratta Vicofertile-Fornovo(Osteriazza)	X								X		X			X	X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
757	97	di cui: 13	84	0	0	0	0	0	0	660	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
2.304		-1.547					757	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
97						97

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Stazione di Parma: la Progettazione Preliminare è già stata approvata dal CIPE nel 2009, la Progettazione Definitiva è ancora in approvazione al CIPE. Tratta Parma (e) - Vicofertile: la Progettazione Preliminare è già stata approvata dal CIPE nel 2009. A giugno 2011 è stato inoltrato al MIT il Progetto Definitivo per l'attivazione dell'iter autorizzativo secondo L. O. L'iter approvativo è ancora in corso (CdS convocata dal MIT e non chiusa). Tratta Vicofertile – Osteriazza: La Progettazione Preliminare è già stata approvata dal CIPE nel 2009. Da avviare la Progettazione Definitiva.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Sistemazione nodo di Parma e opere anticipate raddoppio tratta Parma-Vicofertile	J81H02000000001	Prog. Definitivo	-	-	-	-	11-2018	12-2019	3-2018	12-2022	4-2019	10-2022	12-2022	In corso	In corso	Da avviare
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	J81H02000000001	Prog. Definitivo	10-2002	5-2009	6-2010	6-2020	8-2028	3-2029	12-2027	12-2033	3-2029	10-2033	12-2033	In corso	In corso	Da avviare
Raddoppio tratta Vicofertile-Fornovo(Osteriazza)	J81H02000000001	Prog. Preliminare	-	-	3-2025	12-2026	7-2028	3-2029	7-2027	7-2036	3-2029	7-2036	7-2036	In corso	In corso	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Sistemazione nodo di Parma e opere anticipate raddoppio tratta Parma-Vicofertile	84	84	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	7	13	64
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	167	12	155	Prog. Definitivo	12	11	12	0	0	0	0	0	0
Raddoppio tratta Vicofertile-Fornovo(Osteriazza)	505	1	505	Prog. Preliminare	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	757	97	660		12	11	12	0	0	0	7	13	64

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

1) La realizzazione del tratto di raddoppio fra Parma e Vicofertile, oltre a contribuire all'incremento della regolarità della circolazione e al miglioramento delle caratteristiche prestazionali della linea, consentirà di ottenere dei benefici specifici quali, per esempio, l'eliminazione delle interferenze in stazione di Parma dei binari provenienti dalla linea Pontremolese con quelli della interconnessione AV e della linea storica Milano-Bologna. Infatti la variante studiata, prevede l'inserimento della linea Pontremolese nei binari alti della stazione, lasciando gli altri binari liberi e disponibili per l'attraversamento della linea storica e della linea AV.2) Il tratto in variante all'interno dell'abitato di Parma permette, inoltre, di risolvere le interferenze della linea Pontremolese con la viabilità ordinaria e di rendere disponibile alla città un tratto di circa 3,5 km (il vecchio binario di tracciato).3) Il nuovo tratto di raddoppio, nel collegare la stazione di Parma con la successiva stazione di Vicofertile, consentirà anche di potenziare i collegamenti di tipo regionale – metropolitano a servizio di un considerevole bacino di utenza gravitante sul capoluogo di Provincia.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord

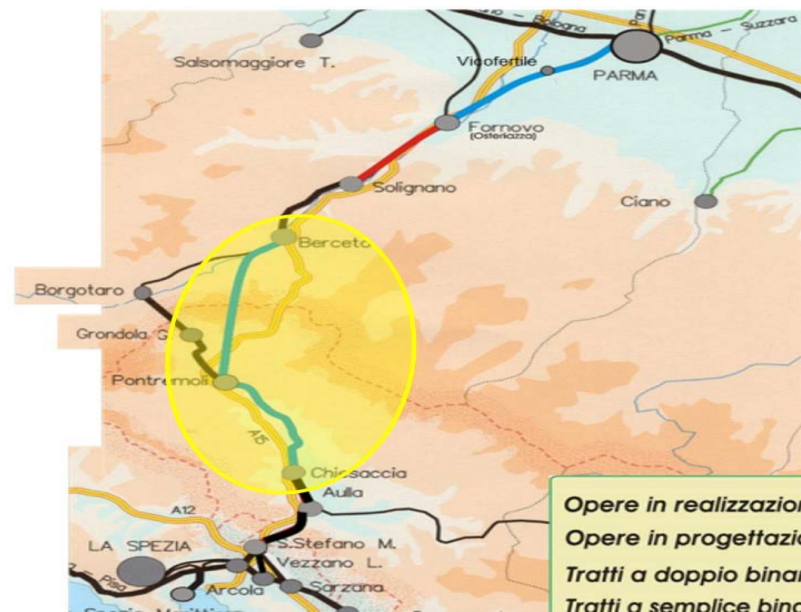
Accesso ai porti tirrenici

Progetto 0276B: Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il completamento del programma di potenziamento della trasversale La Spezia-Parma per il miglioramento dei collegamenti tra i porti dell'alto Tirreno e la regione padana. Gli interventi di 2^ fase consistono in: tratta Berceto-Chiesaccia, di completamento del raddoppio dell'intero itinerario. gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova galleria di valico nella tratta Berceto-Pontremoli e nel raddoppio della tratta Pontremoli – Chiesaccia in variante rispetto all'attuale tracciato.

Situazione attuale:• tratta Berceto-Borgo Val di Taro a semplice binario• tratta Borgo Val di Taro-Pontremoli a doppio binario• tratta Pontremoli – Chiesaccia a semplice binario. Situazione futura:tratta Berceto-Pontremoli variante con nuova galleria di valico tratta Pontremoli – Chiesaccia realizzazione tratta a doppio binario



LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	Allegato al DEF 2017	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patii Sud	Accordi Internazionali	PIS XIII Allegato	PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità	Project review	Invariante	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Berceto-Chiesaccia	X									X				X		X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.547	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.547	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0	1.547						1.547	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

La Progettazione Preliminare è già stata approvata dal CIPE nel 2009

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo										Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
	Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione						Funzionalità	
	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
Raddoppio tratta Berceto-Chiesaccia	J81H02000000001	Prog. Preliminare*	-	-	7-2027	2-2029	11-2030	7-2031	9-2029	7-2039	7-2031	7-2039	7-2039	In corso	In corso	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Berceto-Chiesaccia	1.547	0	1.547	Prog. Preliminare	0	0							0
	1.547	0	1.547		0	0							0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Itinerario alternativo di attraversamento appenninico per il traffico merci (corridoio Tirreno-Brennero) Riduzione dei tempi di percorrenza tra la pianura padana e le aree dell'alto tirreno (relazione Parma-La Spezia)

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

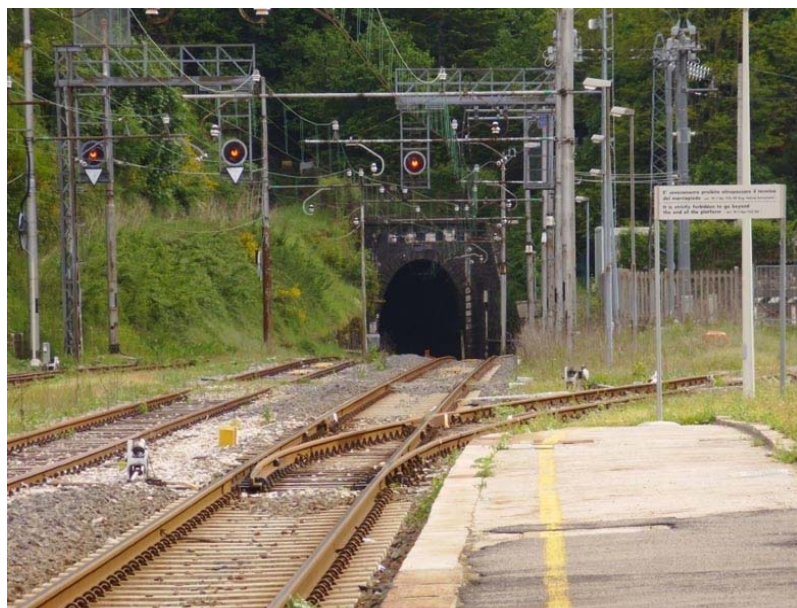
Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Accesso ai porti tirrenici

Programma P058A: Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo ed in particolare per il collegamento dei porti dell'adriatico e del Mezzogiorno con il valico del Brennero, in risposta alle esigenze del mercato e in coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea. Gli interventi si concentrano sui punti critici della rete e sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m e all'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes. Gli interventi riguardano sostanzialmente il progressivo allungamento del modulo di linea a 740 m, da nord verso sud, l'adeguamento della sagoma a PC80 delle linee Bologna-Prato, La Spezia-Pisa e Milano-Bologna e l'adeguamento della sagoma a PC45 della linea Tirrenica nella tratta Pisa-Roma-Napoli via Formia.



LOCALIZZAZIONE

- Trentino Alto Adige
- Veneto
- Emilia Romagna
- Toscana
- Umbria
- Lazio
- Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici						
	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patti Sud	Accordi Internazionali	PLS XIII Allegato	PLS XI Allegato	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase			X	X					X				X				

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
425	400	di cui: 390	0	10	0	0	25	0	0	0	0	0

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e di prime fasi realizzative dal programma di sviluppo del traffico merci (I063).
261		164					425	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di opere prioritarie a completamento della prima fase del programma di adeguamento prestazionale merci, concentrandosi in particolare sull'adeguamento a sagoma della linea Bologna - Firenze e su ulteriori fasi di adeguamento a modulo dell'itinerario.
261		12		127		400	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Ad oggi sono di fatto completati gli interventi sull'asse Brennero - Verona relativamente al modulo. Sono in corso di progettazione/avvio gli interventi di adeguamento a 750 m della Bologna - Verona. E' in corso di esecuzione per fasi l'adeguamento a sagoma della Bologna - Firenze (progettazione e lavori propedeutici) e della La Spezia - Pisa. E' stata avviata a realizzazione una 1^ fase di interventi di adeguamento a modulo del corridoio.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading rete merci - DTP Firenze fase 0	J77G05000010011	8,0	8,0	8,0	Esercizio
Upgrading rete merci - DTP Bologna fase 0	J77G05000010001	10,5	10,5	10,5	Esercizio
Upgrading rete merci - DTP Firenze nuovo scalo merci Porcari	J14F05000050001	34,3	34,3	34,2	Esercizio
Upgrading rete merci - DTP Roma fase 0	J87I05000080001	3,0	3,0	3,0	Esecuzione
Upgrading rete merci - DTP Verona	J37I05000030001	18,5	18,5	17,8	Esecuzione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Firenze	J84H14001320001	6,5	6,5	5,5	Esecuzione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Roma	J54H14000440001	2,0	2,0	1,7	Esecuzione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Bologna	J84H14001280001	32,4	32,4	15,6	Esecuzione
Upgrading corridoio Scan-Med porti Tirreno		308,8	283,8	0,0	Progettazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Napoli	J94H14000130001	1,0	1,0	0,0	Esecuzione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	425	400	25		104	93	96	42	48	37	15	23	139

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento a STI corridoi merci. Gli interventi consentiranno di potenziare le connessioni con i Valichi Alpini e di incrementare le prestazioni per il traffico merci.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Accesso ai porti tirrenici

Programma P224: Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programmi A2001A "Potenziamento tecnologico direttrici e nodi", P069 "Ulteriori interventi per lo sviluppo del traffico passeggeri" e I063 "Ulteriori Interventi per lo sviluppo del traffico merci"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrici Dorsale Centrale e Tirrenica Nord, nonché il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi. Gli interventi consistono in:- rinnovo degli impianti di linea e di stazione con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni, attività propedeutiche all'installazione del sistema ERTMS- velocizzazione delle linee e degli impianti (velocizzazione degli itinerari deviati, realizzazione sottopassi, movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario,...)- adeguamento prestazionale (allungamento modulo di linea, adeguamento sagoma, adeguamento della sede e della piattaforma per riclassifica peso assiale).

Tra le principali realizzazioni rientrano il potenziamento tecnologico della direttrice Tirrenica e l'upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna-Verona



LOCALIZZAZIONE

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)					X	X				X				X				
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)										X	X			X				

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

2.277 694 di cui: 664 0 30 0 0 479 502 174 90 337 0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
0		250				2.027	2.277	Espletazione degli interventi di potenziamento tecnologico da programma A2001A ed estensione con interventi di adeguamento prestazionale itinerari merci alternativi e di adduzione, ulteriori potenziamenti tecnologici e interventi infrastrutturali per eliminazione criticità puntuali

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
0		367		327		694	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di opere prioritarie, tra cui il potenziamento tecnologico del nodo di Livorno, e alla progettazione di ulteriori interventi

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi di potenziamento tecnologico della direttrice Tirrenica sono sostanzialmente ultimati. Sono in fase di avvio a realizzazione gli interventi di upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna-Verona. È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Completamento SCC Tirrenica	J57I10000070001	92,6	92,6	87,0	Esecuzione
ACC-M Nodo di Livorno		28,0	28,0		Progettazione
Completamento SCC Tirrenica	J57I10000070001	2,4	0,0		Progettazione
Upgrade del sistema di distanziamento linea Bologna-Verona	J54H17000210001	33,0	33,0	0,0	Esecuzione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Pontremolese		62,3	23,5		Progettazione
Potenziamento tecnologico Roma-Napoli via Formia	J49B12000060001	25,0	25,0	1,4	Esecuzione
Potenziamento tecnologico Roma-Napoli via Formia	J49B12000060001	77,0	77,0	0,5	Progettazione
Upgrading linee Milano-Bologna		219,0	66,0		Progettazione
Upgrading corridoio Scan-Med porti Tirreno		1.179,2	0,0		Progettazione
Potenziamento tecnologico linee Roma-Napoli		285,0	235,0	0,0	Progettazione
Potenziamento tecnologico linea Bologna- Piacenza 1 fase		70,0	70,0		Progettazione
Velocizzazione Firenze-Pisa (fase 1)	J54H14000540001	8,9	8,9	8,9	Esecuzione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Tirrenica nord e Firenze-Pisa		194,7	35,5		Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
2.277	694	1.583		112	97	98	11	31	38	82	73	362

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottiglia

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica

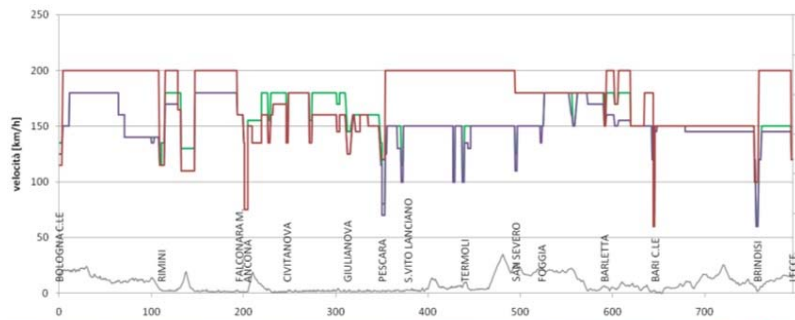
Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

Progetto I071: Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma di interventi, che interessano tutta la direttrice Adriatica da Bologna a Bari in stretta correlazione con il potenziamento della tratta terminale dell'itinerario Napoli-Bari-Taranto/Lecce, consentiranno una significativa riduzione dei tempi di percorrenza sui collegamenti Lecce-Bari – Bologna, oltre al miglioramento della regolarità di esercizio nella sezione Ancona-Bologna. Gli interventi consistono principalmente in adeguamento stazioni e marciapiedi, ammodernamenti di tracciato, upgrading sistema distanziamento, interventi infrastrutturali, fra cui minime varianti di tracciato.

L'intervento è articolato in 6 opere funzionali, distinte su base territoriale (DTP Bologna: tratta Bologna-Rimini, DTP Ancona: tratta Rimini-Ancona e DTP Bari: tratta Pescara-Lecce) e per tipologia di intervento (upgrading infrastrutturale: opere civili, armamento e trazione elettrica e upgrading tecnologico: impianti di sicurezza e segnalamento).



LOCALIZZAZIONE

- Emilia Romagna
- Marche
- Abruzzo
- Molise
- Puglia



INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica		Status DPP		Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Invariante	Progetto di fattibilità Project review	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading linea Adriatica - opere civili, armamento e trazione elettrica DTP Ancona			X	X	X					
Upgrading linea Adriatica - impianti di sicurezza e segnalamento Bologna-Rimini				X	X					
Upgrading linea Adriatica - impianti di sicurezza e segnalamento Pescara-Lecce				X	X					
Upgrading linea Adriatica - impianti di sicurezza e segnalamento Rimini-Ancona				X	X					
Upgrading linea Adriatica - opere civili, armamento e trazione elettrica DTP Bari				X	X					
Upgrading linea Adriatica - opere civili, armamento e trazione elettrica DTP Bologna				X	X					

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
350	350	di cui: 350	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
350							350

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
350						350

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi di upgrading infrastrutturale sono in corso di realizzazione. Gli interventi di upgrading tecnologico sono in corso di progettazione definitiva.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
J64H1600000001	Esecuzione	-	-	5-2016	10-2017	-	-	7-2017	8-2017	4-2017	12-2018	6-2018	n.a.	-	-
J64H16000030001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2016	4-2018	-	n.a.	-	-
J84H14001310001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	11-2014	-	2-2015	3-2017	-	n.a.	-	-
J84H14001290001	Esecuzione	-	-	9-2014	7-2017	-	-	11-2014	9-2016	2-2015	12-2017	12-2017	n.a.	-	-
J64H14000450001	Esecuzione	-	-	3-2016	6-2017	1-2018	7-2018	7-2017	4-2018	1-2018	8-2019	-	n.a.	-	-
J84H14001300001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	11-2014	2-2015	2-2015	11-2018	-	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading linea Adriatica - impianti di sicurezza e segnalamento Rimini-Ancona	9	9	0	Realizzazione	1	1	1	2	6	0	0	0	0
Upgrading linea Adriatica - opere civili, armamento e trazione elettrica DTP Bari	79	79	0	Realizzazione	75	40	39	18	15	1	0	0	5
Upgrading linea Adriatica - opere civili, armamento e trazione elettrica DTP Ancona	70	70	0	Realizzazione	69	32	38	18	14	0	0	0	0
Upgrading linea Adriatica - opere civili, armamento e trazione elettrica DTP Bologna	70	70	0	Realizzazione	66	45	46	13	8	0	0	0	2
Upgrading linea Adriatica - impianti di sicurezza e segnalamento Bologna-Rimini	40	40	0	Realizzazione	0	0	0	3	37	0	0	0	0
Upgrading linea Adriatica - impianti di sicurezza e segnalamento Pescara-Lecce	82	82	0	Realizzazione	2	1	1	7	20	31	22		0
Totale	350	350	0		213	118	125	62	100	33	23	0	7

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

L'intervento consentirà, unitamente ad altri interventi tecnologici già avviati sulla tratta a sud di Barletta, una riduzione dei tempi di percorrenza sul collegamento Bari – Bologna stimata in circa 45' (attuale percorrenza 5h36', futura percorrenza 4h50') e sul collegamento Lecce – Bologna stimata in circa 60' (attuale percorrenza 6h58', futura percorrenza 5h58').

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

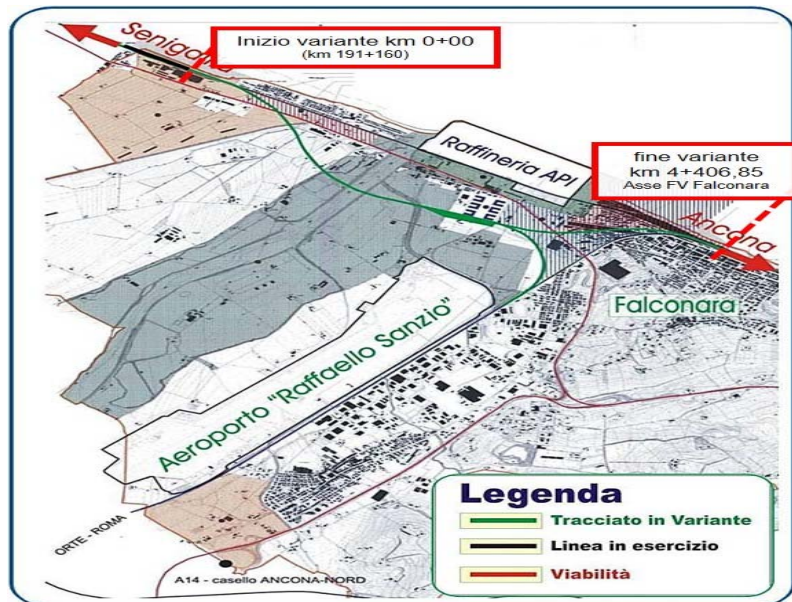
Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

Progetto 0297A: Nodo di Falconara 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di riassetto complessivo del nodo di Falconara, in considerazione del fatto che l'attuale tracciato della linea Adriatica attraversa la raffineria API di Falconara. Gli interventi consistono nella realizzazione di una variante a doppio binario della linea Adriatica tra le stazioni di Montemarciano e Falconara M. (Variante di Falconara) per by-passare la raffineria API di Falconara e di una "bretella" a semplice binario di collegamento tra la linea Orte-Falconara e la nuova linea per consentire il collegamento diretto sulla relazione Orte-Bologna.



LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1 fase: variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	X											X			X			X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
174	174	di cui: 23	151	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
174							174

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
174						174

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In data 6.08.2015 è stata stipulata la convenzione per progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori relativamente agli interventi di prima fase con l'impresa aggiudicataria della gara. Progettazione esecutiva in corso.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
															Conclusa

1 fase: variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord

J31J05000030011	Esecuzione	-	7-2005	5-2006	8-2011	12-2015	5-2017	10-2005	10-2020	3-2006	8-2020	10-2020	Conclusa	-	-
-----------------	------------	---	--------	--------	--------	---------	--------	---------	---------	--------	--------	---------	----------	---	---

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1 fase: variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	174	174	0	Realizzazione	19	10	19	9	20	42	32	36	16
	174	174	0		19	10	19	9	20	42	32	36	16

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, miglioramento nella gestione della circolazione, razionalizzazione dell'offerta merci

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

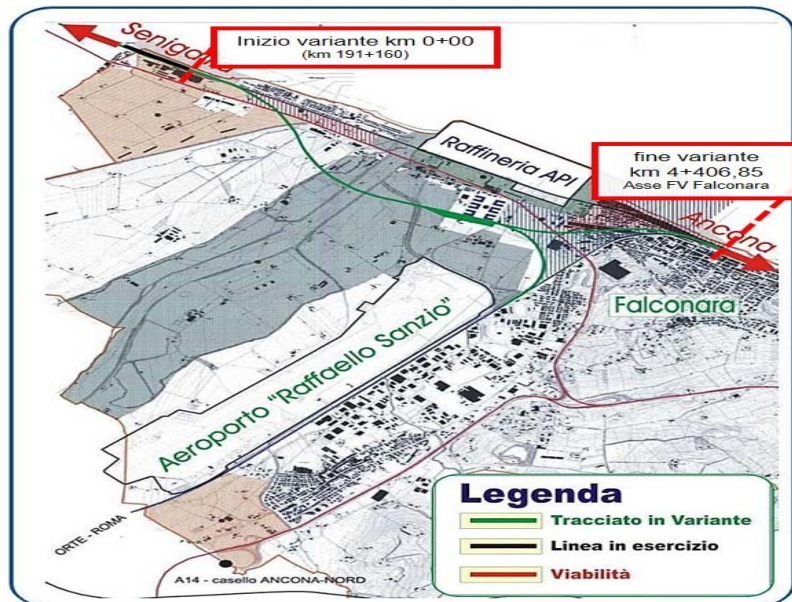
Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

Progetto 0297B: Nodo di Falconara completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di riassetto complessivo del nodo di Falconara, che prevedono in prima fase la realizzazione di una variante di tracciato della linea Adriatica tra Montemarciano e Falconara Marittima e di una bretella per il collegamento diretto tra la linea Orte-Falconara e la linea ferroviaria Adriatica. Gli interventi in oggetto costituiscono la seconda fase di intervento e consistono nella realizzazione della stazione di Jesi Interporto, la costruzione della nuova stazione di Montemarciano e dismissione della attuale stazione e la trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle mediante modifiche ai singoli impianti di sicurezza e segnalamento, ed altri lavori residui.



LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato ai DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patiti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Completamento: nuove stazioni di Montemarciano e Jesi Interporto e opere di completamento	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
66	1	0	0	1	0	0	65	0	0	0	0	0

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
66							66

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno di adeguare la progettazione della fase di completamento del nodo di Falconara.
0				1		1	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per l'intervento è stata sviluppata la progettazione definitiva, da adeguare/integrare per l'avvio delle attività negoziali

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo										Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione						Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Completamento: nuove stazioni di Montemarciano e Jesi Interporto e opere di completamento	J31J05000030011	Prog. Definitivo	-	-	-	-	12-2019	4-2020	7-2019	1-2022	4-2020	2-2022	1-2022	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Completamento: nuove stazioni di Montemarciano e Jesi Interporto e opere di completamento	66	1	65	Prog. Definitivo	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	66	1	65		0	0	0	0	0	0	0	1	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli obiettivi principali dell'intero investimento prevedono di: • aumentare la potenzialità della linea; • aumentare la qualità del servizio offerto alla clientela, sia attraverso una migliore regolarità della circolazione sia attraverso servizi accessori più efficienti; • miglioramento del traffico merci, sia in termini di diminuzione dei tempi di percorrenza, sia in termini di aumento di prestazioni della linea; • aumento della sicurezza dell'esercizio ferroviario in relazione dell'abbandono dell'attuale tracciato attraversante la raffineria API di Falconara M.ma.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica

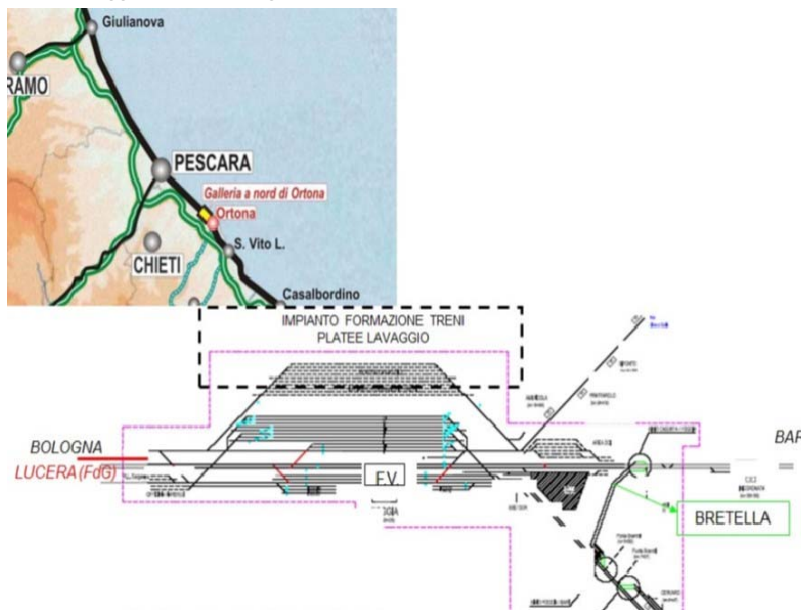
Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

Progetto 0142A: Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito del più ampio programma di raddoppio della direttrice Adriatica nella tratta Pescara – Bari ed é finalizzato al miglioramento dei collegamenti tra le regioni Abruzzo, Molise e Puglia e l'Italia settentrionale. Gli interventi hanno riguardato il completamento del raddoppio delle tratte Ortona-Casalbordino, Porto di Vasto-Vasto S. Salvo e Lesina-Apricena-S. Severo mentre sono in corso gli interventi di sistemazione del nodo di Foggia ed il raddoppio di una tratta a nord della stazione di Ortona.

Con riferimento agli interventi in corso, la sistemazione del nodo di Foggia prevede l'adeguamento del piano del ferro, la velocizzazione degli itinerari a 60 km/h, modulo merci a 750 metri e la gestione centralizzata con ACCM della Foggia – PM Cervaro e della bretella di collegamento tra le linee Bari–Foggia e Foggia–Napoli. Per il raddoppio a nord di Ortona é prevista la realizzazione di una nuova galleria a semplice binario (circa 1 km) in aggiunta a quella già in esercizio.



LOCALIZZAZIONE

Abruzzo
Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	P/S XI Allegato	P/S XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patii Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato ai DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio)										X			X		X			
Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona										X					X			
PRG e ACC Foggia								X	X	X					X			X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
299	299	di cui: 260	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
299							299

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
299						299

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

I lavori di raddoppio della tratta a nord di Ortona e di sistemazione del nodo di Foggia sono in corso.

CRONOPROGRAMMA	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio)	J71H92000000007	Esercizio	6-2007	1-2015	-	-	1-2001	-	4-2005	11-2005	6-1997	12-2008	11-2005	-	-	-
Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona	J71H92000000007	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	3-2006	12-2017	10-2007	1-2018	12-2017	n.a.	-	-
PRG e ACC Foggia	J71H92000000007	Esecuzione	-	-	11-2010	-	1-2014	6-2017	3-2013	4-2018	11-2016	8-2019	4-2018	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio)	213	213	0	Realizzazione	211	208	211	0	0	0	0	1	1
Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona	21	21	0	Realizzazione	18	18	18	2	1				0
PRG e ACC Foggia	65	65	0	Realizzazione	11	11	13	4	8	19	17	4	0
	299	299	0		239	237	242	6	9	19	17	5	1

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il raddoppio a nord di Ortona consentirà un aumento della capacità della linea, il miglioramento nella gestione della circolazione, la possibilità di offerta commerciale per il trasporto di semirimorchi e container HIGH CUBE. La sistemazione del nodo di Foggia consentirà la suddivisione dei flussi per stazioni elementari, miglioramento e aumento dei servizi, valorizzazione delle aree non strumentali, centralizzazione del governo del traffico

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

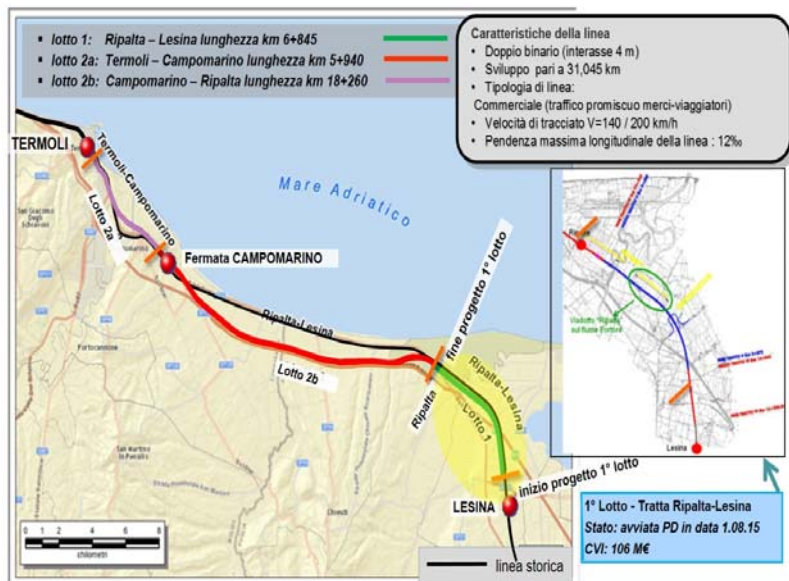
Progetto 0142B: Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto completa il programma di raddoppio della direttrice Adriatica nella tratta Pescara – Bari ed é finalizzato al miglioramento dei collegamenti tra le regioni Abruzzo, Molise e Puglia e l'Italia settentrionale. Gli interventi, articolati in tratte funzionali, consistono in: I lotto Ripalta – Lesina: raddoppio in prevalentemente in affiancamento, lato monte, al binario esistente per un'estesa di circa 7,2 km, a meno di una variante piano-altimetrica alla linea esistente in corrispondenza della piana del fiume Fortore. II lotto Termoli – Campomarino: raddoppio in affiancamento lato mare alla linea attuale nel tratto iniziale e finale ed in variante nel tratto di attraversamento del fiume Biferno per un'estesa di circa 6,6 km. III lotto Campomarino - Ripalta: raddoppio interamente in variante rispetto alla linea storica a semplice binario, in gran parte lungo un corridoio infrastrutturale comune con l'autostrada A14 per un'estesa di circa 18,9 km.

LOCALIZZAZIONE

Molise
Puglia



INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici		
	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato	Invariante	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci
	Accordi Internazionali FSC Patù Sud FSC Cabina di Regia	Project review		Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico
	UE - workplan corridoio	Progetto di fattibilità			Miglioramento livelli di sicurezza
	Altri Provvedimenti*	Invariante			
	Cofinanziamenti UE				
	Allegato al DEF 2017				
Tratta Ripalta-Lesina	X	X	X	X	
Tratte Termoli-Campomarino-Ripalta	X	X	X	X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
700	700	di cui: 542	0	150	8	0	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
550			150				700	Modifica del perimetro connessa alla nuova soluzione progettuale per l'attraversamento del comune di Campomarino, come da variante proposta dalla regione Molise (programmazione FSC 2014-2020).

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
550				150		700	Le nuove risorse garantiranno l'integrale copertura dell'intervento, anche nell'ipotesi di nuova soluzione progettuale per l'attraversamento del comune di Campomarino come da variante proposta dalla regione Molise.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il progetto preliminare dell'intervento è stato trasmesso al MIT, secondo l'iter di Legge Obiettivo nel gennaio 2003. Su tale progetto si è espresso negativamente il MiBAC. Nel febbraio 2010, RFI ha richiesto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l'avvio della procedura di "Definizione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale" del progetto preliminare conforme alle prescrizioni della Regione Molise e contenente le integrazioni dello Studio Ambientale e gli adeguamenti tesi a salvaguardare la linea ferroviaria dagli eventi alluvionali causati dagli straripamenti del fiume Fortore. Anche su detto progetto preliminare integrato il MiBAC si è espresso negativamente. Alla fine del 2011, il MIT, il Ministero dell'Ambiente, il MiBAC, le Regioni Puglia e Molise e RFI hanno condiviso un nuovo tracciato per il raddoppio della tratta che prevede parti in affiancamento da Termoli a Campomarino e da Ripalta a Lesina e una parte, ove attualmente la ferrovia procede parallela alla costa, in variante (tratta da Campomarino a Ripalta). Il progetto è stato suddiviso nei 3 lotti funzionali sopra descritti. È stata sviluppata la progettazione preliminare degli interventi relativi alla intera tratta Termoli-Lesina, inoltrata nel mese di febbraio 2013 al MIT per l'avvio delle procedure autorizzative previste per i progetti di Legge Obiettivo. Il MiBAC e la Commissione VIA hanno dato parere positivo al sottoprogetto Ripalta – Lesina ed anche la Regione Puglia ne ha deliberato l'approvazione. In data 17.11.2014 la Regione Molise che aveva precedentemente espresso contrarietà al tracciato proposto nel territorio del Comune di Campomarino, ha deliberato l'approvazione del progetto preliminare con la prescrizione: «In sede di progettazione definitiva del 2° lotto RFI si impegna a valutare gli impatti economici sul progetto, derivanti dalla soluzione proposta dalla Regione Molise per l'ottimizzazione urbanistica e territoriale del tracciato tra la prog. 1+940 e 8+298». Il Progetto del 1° Lotto Ripalta – Lesina è stato approvato dal CIPE in data 28.01.15, con prescrizioni. A valle della pubblicazione della delibera approvativa in G.U. avvenuta in data 3.07.2015, è stata avviata in data 16.07.15 la progettazione definitiva del 1° Lotto Ripalta – Lesina, che si è conclusa ed è stata inviata al MIT per chiudere l'iter approvativo di Legge Obiettivo. Ad oggi si prevede di procedere con la gara per l'affidamento delle prestazioni a fine 2017, con attivazione prevista nel 2022. Nella seduta CIPE del 28.01.15 è stato altresì approvato in linea tecnica il progetto preliminare del 2° lotto Termoli-Campomarino e del 3° lotto Campomarino-Ripalta nella «soluzione progettuale di RFI». Questa soluzione permetterebbe di attivare il lotto 2 nel 2023 ed il lotto 3 nel 2025 (un anno in meno rispetto al gantt del PP approvato). L'approfondimento della soluzione progettuale proposta dalla Regione Molise ha evidenziato un aumento del Costo a Vita Intera stimato in circa 150M€. A seguito dell'approvazione nella seduta del CIPE del 01.12.2016 dei nuovi finanziamenti del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020 Cabina di Regia, che prevedono, fra l'altro, nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture ferroviarie, l'assegnazione delle ulteriori risorse (150M€) necessarie per la realizzazione della tratta in variante rispetto al progetto preliminare approvato con Delibera CIPE 2/2015 (ossia secondo la «soluzione Regione Molise»), RFI, nelle more della formalizzazione delle stesse risorse e del successivo recepimento nel Contratto di Programma 2017-2026 – parte Investimenti, ha avviato, sin dallo scorso mese di dicembre, lo sviluppo dell'adeguamento del progetto definitivo dei citati lotti 2 e 3 secondo la suddetta «soluzione Regione Molise» che comporta l'accorpamento dei citati Lotti in un unico Lotto (Termoli-Ripalta).

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
J71H92000000007	Prog. Definitivo	-	-	9-2002	3-2017	2-2001	1-2018	3-2018	2-2022	6-2019	6-2022	2-2022	In corso	-	-
J71H92000000007	Prog. Definitivo	-	-	10-2016	11-2017	8-2019	6-2020	5-2018	10-2026	6-2020	4-2027	10-2026	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Ripalta-Lesina	106	106	0	Realizzazione	7	7	7	0	3	15	25	45	11
Tratte Termoli-Campomarino-Ripalta	593	593	0	Realizzazione	0	0	0	4	3	3	15	35	533
	700	700	0		7	7	7	4	6	18	40	80	545

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento dell'offerta grazie all'aumento della velocità massima del tracciato e della capacità della linea. Elevazione degli indici di qualità del servizio. Miglioramento della regolarità della circolazione in corrispondenza dell'intera piana alluvionale del fiume Fortore, la cui esondazione si è più volte ripetuta negli anni.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

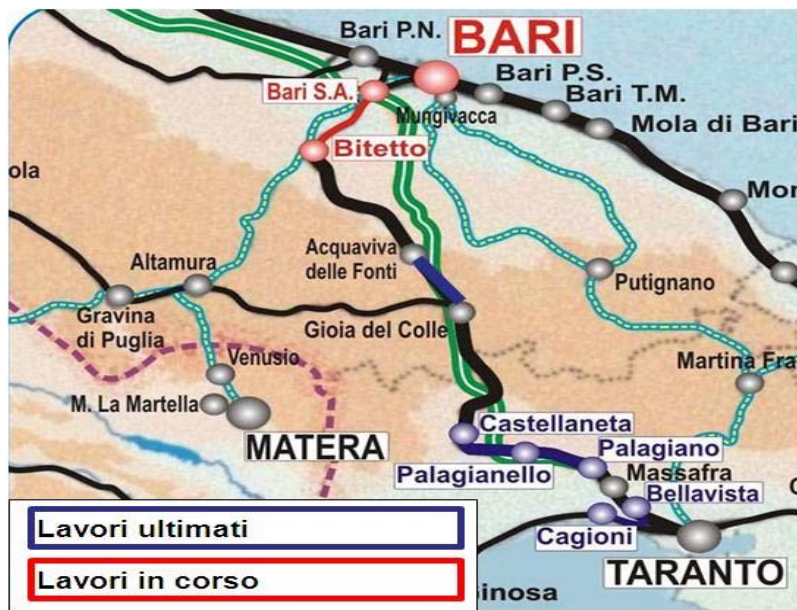
Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto 0100: Raddoppio Bari-Taranto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito degli interventi per il potenziamento del collegamento fra i porti di Taranto e di Gioia Tauro ed il corridoio Scandinavia-Mediterraneo versante adriatico. Gli interventi hanno riguardato il raddoppio, per fasi funzionali, della linea Bari-Taranto e la realizzazione di una bretella per il collegamento tra la linea Bari - Taranto e la linea Taranto - Metaponto. Le tratte Acquaviva-Gioia del Colle, Castellaneta-Palagianello-Massafra (compresa la variante di Palagianello) e Massafra-Bellavista-Taranto sono già state in esercizio. I lavori in corso riguardano il raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea a doppio binario di circa 10,5 km che si sviluppa in variante rispetto al tracciato attuale con by-pass dell'abitato di Modugno.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Raddoppio tratta Castellaneta-Palagianello, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto e interventi di completamento tratte già raddoppiate						X				X		X		X				
Raddoppio tratta Bari S. Andrea - Bitetto	X					X	X			X		X		X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
479	479	di cui: 233	46	0	199	0	0	0	0	0	0	0	

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
479							479

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
479				-2	2	479

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' in corso la realizzazione dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio tratta Castellaneta-Palagianello, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto e interventi di completamento tratte già raddoppiate	J71H92000030008	Esercizio	9-2002	10-2004	-	-	7-2000	7-2009	5-2004	6-2008	5-2002	9-2013	6-2008	-	-	-
Raddoppio tratta Bari S.Andrea - Bitetto	J71H92000030008	Esecuzione	-	-	11-2004	8-2006	1-2012	12-2012	10-2008	6-2018	1-2013	12-2018	6-2018	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Castellaneta-Palagianello, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto e interventi di completamento tratte già raddoppiate	259	259	0	Realizzazione	240	240	240	0	3	6	7	3	
Raddoppio tratta Bari S.Andrea - Bitetto	219	219	0	Realizzazione	129	97	132	34	35	19	0	0	0
	479	479	0		369	336	371	34	35	22	6	7	3

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale; Miglioramento del servizio

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto 0310: Taranto-Metaponto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto di raddoppio della tratta si inserisce nel quadro delle realizzazioni finalizzate a potenziare corridoi alternativi per il traffico merci. L'intervento mira ad integrare il corridoio che mette in collegamento il porto di Gioia Tauro con Taranto e Bari con una infrastruttura dalle prestazioni omogenee (sagoma, peso assiale, velocità) per alimentare i traffici marittimi da e per i porti di Gioia Tauro e Taranto utilizzando treni porta container di grandi dimensioni, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia. Gli interventi consistono nel raddoppio della linea ionica nella tratta Taranto-Metaponto e mirano ad uniformare le caratteristiche infrastrutturali della linea agli standard internazionali (sagoma, modulo, peso assiale, velocità).



LOCALIZZAZIONE

Puglia
Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patù Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Raddoppio tratta Taranto-Metaponto									X		X		X		X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
340	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	339	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
340							340

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
1						1

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per l'intervento è stata sviluppata la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo										Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione						Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Raddoppio tratta Taranto-Metaponto	J64F05000030001	Prog. Preliminare	6-2006	6-2007	7-2027	6-2028	9-2029	6-2030	9-2028	8-2029	9-2029	10-2032	7-2032	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Taranto-Metaponto	340	1	339	Prog. Preliminare	1	1	1	0	0				0
	340	1	339		1	1	1	0	0				0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento mira ad offrire un'offerta commerciale merci adeguata alle esigenze delle IF per collegare il porto di Gioia Tauro con Bari Lamasinata e con il nord d'Italia senza dover attraversare i nodi di Napoli, Roma e Firenze.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto 0311A: Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito degli interventi per il potenziamento del collegamento fra il porto Gioia Tauro ed il corridoio Scandinavia-Mediterraneo versante adriatico. Gli interventi interessano la linea ionica nella tratta Metaponto - Sibari e la trasversale Sibari - Bivio S. Antonello (Castiglione Cosentino) e sono articolati in due distinti interventi. Gli interventi della I fase riguardano: adeguamento linea di contatto a 440 mmq; allungamento modulo di linea e adeguamento del piano del ferro delle stazioni di Amendolara, Rocca Imperiale, San Marco Roggiano, Cassano, Tarsia e Torano; variante di tracciato in prossimità di Acri; sostituzione della travata metallica su torrente Esaro-Grondo; soppressione PL.

L'intervento é articolato in 4 Opere Funzionali: 1-Potenziamento linea di contatto da Castiglione Cosentino a Trebisacce, con esclusione delle tratte interessate dalle varianti di tracciato e semplificazione impianti a Spezzano Albanese, Mongrassano e Montalto2-Messa a modulo merci a 750 m della stazione di Amendolara, velocizzazione itinerari a 60 km/h, realizzazione sottopassaggio pedonale e marciapiede di servizio h55 e L=150/250 m, semplificazione impianti delle stazioni di Amendolara, Rocca Imperiale e San Marco Roggiano. 3-Rettifiche di tracciato per un'estesa complessiva di circa 10,5 km a Cassano, Torano e Tarsia con rifacimento della sede ferroviaria. Nuova travata metallica sul fiume Esaro Grondo di 5 campate per complessivi 260 m in corrispondenza delle rettifiche di tracciato previste nella zona di Tarsia. Soppressione PL di Torano con realizzazione di viabilità alternativa. Messa a modulo merci a 750 m della stazione di Torano con realizzazione di sottopassaggio pedonale e marciapiede di servizio h55 e L=150/250 m. Trasformazione di Tarsia in fermata con realizzazione marciapiede di servizio h55 e L=150/250 m. Soppressione dell'Impianto di Cassano. Spostamento di due PL a seguito degli interventi di rettifica curve. 4 Varianti di tracciato, soppressione PL e realizzazione di viabilità alternativa in prossimità della stazione di Acri con soppressione della stazione e rettifiche di tracciato per circa 3 km.



LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato Accordi Internazionali FSC Patiti Sud FSC Cabina di Regia UE - workplan corridoio Cofinanziamenti UE Altri Provvedimenti* Allegato al DEF 2017	Invariante Project review Progetto di fattibilità	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
1^ fase: potenziamento linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari	Sez. 3	Sez. 4
-------	---------------------------------------	--------------------------------	--------	--------

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
155	155	di cui:	8	0	0	147	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
155							155

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
155				-2	2	155

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Lotto 1): opere completate a luglio 2016
 Lotto 2): Lavori in corso
 Lotto 3): opere completate a luglio 2016 tra Aprile e Dicembre 2016
 tto 4): Varianti di tracciato
 Lotto 4): Lavori in corso.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
J84F05000030001	Esecuzione	1-2006	-	4-2011	6-2014	9-2012	9-2014	11-2012	1-2018	2-2014	1-2018	1-2018	n.a.	Concluse	-	

1^ fase: potenziamento linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: potenziamento linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri	155	155	0	Realizzazione	94	86	104	19	12	10	10	0	0
	155	155	0		94	86	104	19	12	10	10	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi previsti consentiranno di eliminare le criticità infrastrutturali attualmente presenti nei tratti oggetto di intervento ed ottenere un potenziamento della linea in termini di prestazioni e tempi di percorrenza

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

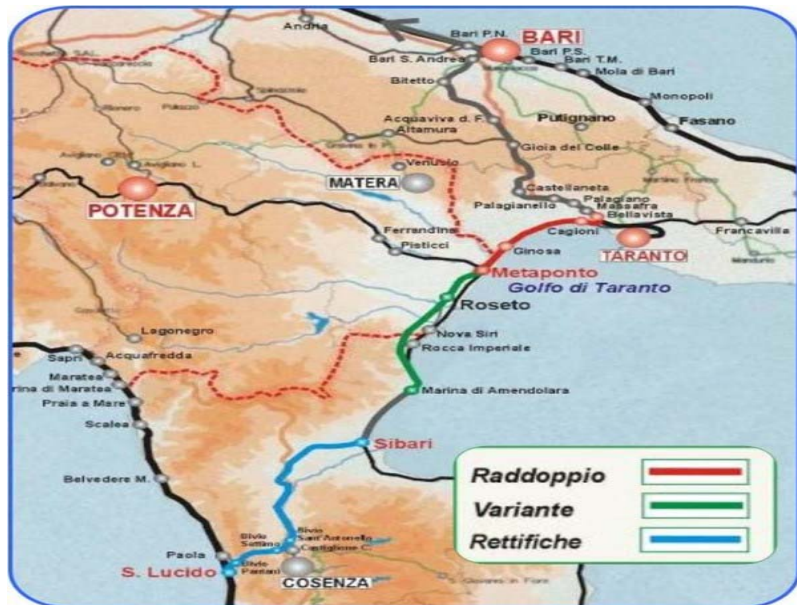
Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto 0311B: Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito degli interventi per il potenziamento del collegamento fra il porto Gioia Tauro ed il corridoio Scandinavia-Mediterraneo versante adriatico. Gli interventi interessano la linea ionica nella tratta Metaponto - Sibari e la trasversale Sibari - Bivio S. Antonello (Castiglione Cosentino) e sono articolati in due distinti interventi. Gli interventi della II fase riguardano: variante di 9 Km tra le stazioni di Montegiordano e Amendolara con gallerie per circa 6 Km per bypassare la zona in frana in prossimità di Roseto Capo Spulico; realizzazione di rettifiche di tracciato per un totale di circa 10 Km; realizzazione nuova fermata di Roseto Capo Spulico.



LOCALIZZAZIONE

Basilicata
Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Completamento: variante Montegiordano-Amendolara (frana di Roseto)									X		X		X	X				X
Completamento: adeguamento stazioni Acri e Policoro									X		X		X	X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
260	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	260	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo	
------------------	--

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
260							260

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per gli interventi è stata sviluppata la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Completamento: variante Montegiordano-Amendolara (frana di Roseto)	J84F05000030001	Prog. Preliminare*	-	-	7-2019	12-2020	-	-	9-2021	7-2025	5-2022	9-2025	7-2025	7-2025	Da avviare	-	-
Completamento: adeguamento stazioni Acri e Policoro	J84F05000030001	Prog. Preliminare*	-	-	3-2022	10-2023	10-2024	6-2025	1-2024	10-2031	7-2025	10-2031	10-2031	10-2031	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Completamento: variante Montegiordano-Amendolara (frana di Roseto)	215	0	215	Prog. Preliminare	0	0							0
Completamento: adeguamento stazioni Acri e Policoro	45	0	45	Prog. Preliminare	0	0							0
	260	0	260		0	0							0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi previsti consentiranno di by-passare la zona in frana in prossimità di Roseto Capo Spulico

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica

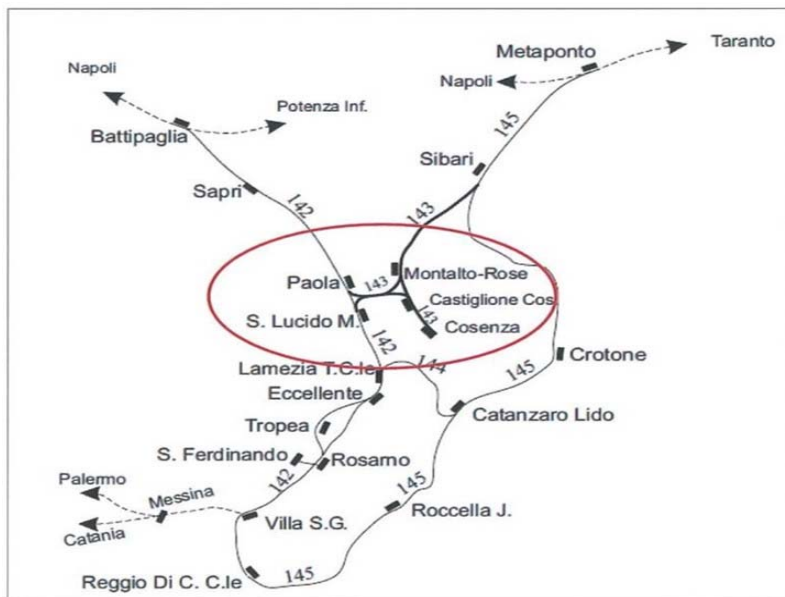
Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto I106: Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto completa il programma di interventi per il potenziamento del collegamento fra il porto Gioia Tauro ed il corridoio Scandinavia-Mediterraneo versante adriatico. Gli interventi consistono nel raddoppio della tratta Bivio s.Lucido Marina (Paola) e Bivio S. Antonello (Castiglione Cosentino) e si sviluppano sostanzialmente in galleria.

L'intervento di raddoppio si sviluppa per una estesa di 22,2 km, di cui circa 17 km in galleria, completa il raddoppio del collegamento della linea Tirrenica con la linea Ionica. L'opera rilevante dell'intervento è rappresentata dalla nuova galleria Santomarco. È prevista, inoltre, la realizzazione di una nuova sottostazione elettrica a Paola. Caratteristiche del nuovo binario: Pendenza longitudinale: 12‰ (solo un breve tratto di 700 m al 20 ‰); Peso assiale: D4; Sagoma limite PC80; Velocità linea: 150 km/h in rango B.



LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patii Sud	Accordi Internazionali	PIS XIII Allegato	PIS XI Allegato	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido									X		X		X		X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
718	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	718	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	
718							718

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' stato completato il progetto preliminare, trasmesso al MIT a marzo 2013.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo						Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
	Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
	Prog. Preliminare*														
Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido	718	0	718	Prog. Preliminare	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	718	0	718		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Completamento del raddoppio del collegamento della linea Tirrenica con la linea Ionica, al fine di rendere la linea idonea ad assorbire il traffico merci proveniente dai grandi porti di Gioia Tauro e Taranto

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto 1659: Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase funzionale per il collegamento con l'Aeroporto di Lamezia Terme e per il potenziamento/velocizzazione della tratta Catanzaro – Lamezia Terme. Gli interventi, in corso di ridefinizione ad esito del confronto con il territorio, consistono essenzialmente nella creazione di un collegamento ferroviario all'aeroporto di Lamezia Terme, nell'elettificazione della linea Lamezia-Catanzaro Lido e prosecuzione lungo la dorsale jonica e nell'eventuale realizzazione di varianti di tracciato tra Lamezia Terme e Settingiano.

In particolare per l'elettificazione del collegamento ad esito dello studio di fattibilità sono state individuate le seguenti fasi funzionali: 1° Fase: elettificazione linea Lamezia Terme – Catanzaro Lido 2° Fase: elettificazione tratta Catanzaro L.–Crotona della linea Ionica 3° Fase: elettificazione tratta Crotona – Sibari della linea Ionica 4° Fase: elettificazione tratta Catanzaro L.– Roccella J. della linea Ionica 5° Fase: elettificazione tratta Roccella J.– Melito P.S. della linea Ionica.



LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patit Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Collegamento Lamezia-Catanzaro									X		X		X				X	
Collegamento Lamezia-Catanzaro-dorsale ionica: studio di fattibilità e realizzazione primo lotto funzionale (elettificazione)									X		X		X				X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
181	181	di cui: 101	0	0	80	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo	
------------------	--

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Inserimento nel perimetro degli interventi di upgrading della rete ferroviaria della regione Calabria (P085), come da Accordi con regione Calabria.
81		100					181	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
81		100				181

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' stato sottoscritto un Protocollo di Intesa fra RFI e Regione Calabria per il coordinamento delle attività tese allo studio, progettazione e realizzazione dell'intervento denominato "Collegamento Multimodale Aeroporto - Stazione Lamezia Terme Centrale – Germaneto – Catanzaro Lido". E' in corso lo studio di fattibilità che individuerà gli interventi, anche alternativi, a seguito del quale la Regione, d'accordo con RFI dovrà indicare quelli da realizzare, con le risorse del Contratto di Programma e con quelle messe a disposizione dalla Regione a valere sul POR Calabria 2014-2020. Il prosieguo delle attività è pertanto da inquadrare nell'ambito dello sviluppo complessivo della rete ferroviaria calabrese sia in termini infrastrutturali che di servizi.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Collegamento Lamezia-Catanzaro	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	-	-
Collegamento Lamezia-Catanzaro-dorsale ionica: studio di fattibilità e realizzazione primo lotto funzionale (elettrificazione)	J37112000110001 Studio di fattibilità	4-2017	11-2017	7-2018	7-2019	9-2020	8-2021	3-2020	8-2020	9-2020	8-2024	7-2024	Da avviare	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Collegamento Lamezia-Catanzaro	100	100	0	Realizzazione	0	0								100
Collegamento Lamezia-Catanzaro-dorsale ionica: studio di fattibilità e realizzazione primo lotto funzionale (elettrificazione)	81	81	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	3	5	73	
	181	181	0		0	0	0	0	0	0	3	5	173	

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Collegamento con l'aeroporto di Lamezia Terme. Incremento dei livelli prestazionali e riduzione dei tempi di percorrenza.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto I153: Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo

Nuovo inserimento

Nuova esigenza di investimento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale nella regione Calabria sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singoli che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. La linea jonica si estende da Rocca Imperiale a Reggio Calabria, sviluppandosi per 391 km su un tracciato ferroviario non elettrificato, ad esclusione del tratto Reggio Calabria - Melito Porto Salvo di circa 30 km e del tratto a Nord di Sibari di circa 48 km. La linea è semplice binario, ad esclusione del tratto a doppio binario Reggio Calabria - Melito Porto Salvo.

L'intervento consiste sinteticamente nella velocizzazione della linea ferroviaria Jonica che rientra nella competenza di RFI, nella tratta Sibari – Melito P.S., attraverso l'istituzione del rango di velocità C, la soppressione o la protezione di alcuni Passaggi a Livello presenti in punti particolarmente critici, il rinnovo con velocizzazione dei deviatoi (con particolare riguardo alle varie tratte: Rocca Imperiale/Sibari, Sibari/Corigliano, Corigliano/Crotone, Crotone/Cutro, Cutro/Catanzaro Lido, Catanzaro Lido/Locri, Locri/Melito P.S.), l'installazione di barriere antirumore nei punti di maggiore impatto sulle aree a più forte antropizzazione in conseguenza dell'aumento della velocità, il rinnovo di non meno di 280 chilometri di binario, i prolungamenti di alcuni sottopassi di stazione esistenti e la costruzioni di nuovi per rendere possibile l'effettuazione di movimenti contemporanei in alcune stazioni e facilitare l'accesso al mare, nei punti in cui maggiore è l'impatto dell'infrastruttura ferroviaria in termini di "cesoia" dei centri abitati, il ripristino del 4° Binario della Stazione di Melito P.S., la riqualificazione e rifunzionalizzazione delle stazioni con particolare attenzione a quelle con maggiore traffico, il raddoppio in affiancamento ove necessario per assicurare lo sviluppo dell'offerta di trasporto, l'elettificazione in prosieguo in coerenza con l'evoluzione del modello di offerta.



LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica				Status DPP		Obiettivi strategici												
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Altri Provedimenti*	Cofinanziamenti UE	Allegato ai DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza	
Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo					X				X		X		X					X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
397	397	di cui:	90	0	307	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
0		90			307		397	'Nuova esigenza di investimento concordata con EE.LL. (programmazione FSC 2014-2020). A completamento del programma saranno ridestinati parte dei finanziamenti per la 2^ fase di velocizzazione tirrenica sud (vedi P140).

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
0				307	90	397	Le nuove risorse sono destinate alla progettazione e realizzazione degli interventi

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
		Studio di fattibilità													
Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo															

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo	397	397	0	Realizzazione	0	0	0	0	5	6	15	50	321
	397	397	0		0	0	0	0	5	6	15	50	321

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Al termine della realizzazione del Progetto sono attesi i seguenti risultati: Riduzione dei tempi di percorrenza. Incremento dei livelli di affidabilità e regolarità del servizio. Miglioramento delle condizioni di accessibilità ai treni, potenziamento dei servizi per i viaggiatori a ridotta mobilità. La riduzione dei tempi di percorrenza è strettamente correlata al tipo di materiale rotabile e alla tipologia di servizio e quindi, nelle more della definizione di un modello di esercizio concordato con la Regione, la misura dei risultati sarà valutata in base all'incremento della velocità massima di tracciato e non di minuti risparmiati. L'incremento dei livelli di affidabilità e regolarità del servizio sarà misurato in termini di incremento degli indici di puntualità sulle linee interessate dall'intervento. La qualità dei servizi nelle stazioni sarà invece misurato attraverso l'indice di customer satisfaction.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

Programma P058B: Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo ed in particolare per il collegamento dei porti dell'alto e medio Tirreno con il valico del Brennero , in risposta alle esigenze del mercato e in coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea. Gli interventi si concentrano sui punti critici della rete e sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m e all'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes.Gli interventi riguardano sostanzialmente il progressivo allungamento del modulo di linea a 740 m, da nord verso sud, e l'adeguamento della sagoma a PC80 delle Bologna-Bari, Bari-Taranto e Taranto-Sibari-Paola-Gioia Tauro.



LOCALIZZAZIONE

- Emilia Romagna
- Marche
- Abruzzo
- Molise
- Puglia
- Basilicata
- Calabria
- Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP			Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase										X					X			X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

191 181 di cui: 181 0 0 0 0 10 0 0 0 0 0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Esplicitazione delle progettazioni e di prime fasi realizzative dal programma di sviluppo del traffico merci (I063).
131		60					191	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione di opere prioritarie a completamento della prima fase del programma di adeguamento prestazionale merci, ed in particolare per l'adeguamento a modulo della linea Adriatica e per l'adeguamento a massa assiale, modulo e sagoma dell'itinerario tra Bari/Taranto e Gioia Tauro con tratta antenna verso la Basilicata.
131				50		181	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' stata avviata a realizzazione una 1^ fase di interventi di adeguamento a modulo del corridoio Sono in fase e di progettazione gli interventi di adeguamento delle sagome, che interesseranno prioritariamente le tratte tra Bari e Gioia Tauro. Gli interventi sulla tratta Bologna-Bari sono ricompresi nel programma di potenziamento della direttrice Adriatica (vedi I071) Sono in corso le progettazioni degli altri interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading prestazionale linee Adriatica-Ionica - DTP Bari	J34H16000360001	10,5	10,5	9,3	Esecuzione
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase		180,0	170,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	191	181	10		11	10	9	12	21	25	30	18	65

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento a STI corridoi merci

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

Programma P225: Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programmi A2001A "Potenziamento tecnologico direttrici e nodi", P069 "Ulteriori interventi per lo sviluppo del traffico passeggeri" e I063 "Ulteriori Interventi per lo sviluppo del traffico merci"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrice Adriatico-Ionica, nonché il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi. Gli interventi consistono in: - rinnovo degli impianti di linea e di stazione con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni, attività propedeutiche all'installazione del sistema ERTMS- velocizzazione delle linee e degli impianti (velocizzazione degli itinerari deviati, realizzazione sottopassi, movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario,...)- adeguamento prestazionale (allungamento modulo di linea, adeguamento sagoma, adeguamento della sede e della piattaforma per riclassifica peso assiale).

Tra le principali realizzazioni rientra il potenziamento tecnologico della direttrice Adriatica



LOCALIZZAZIONE

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patto Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)										X	X				X			

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
511	108	di cui: 108	0	0	0	0	94	34	34	34	205	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Esplicitazione degli interventi di potenziamento tecnologico da programma A2001A ed estensione con interventi di adeguamento prestazionale itinerari merci alternativi e di adduzione, ulteriori potenziamenti tecnologici e interventi infrastrutturali per eliminazione criticità puntuali
0		123				388	511	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0		108				108

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi di potenziamento tecnologico della direttrice Adriatica sono sostanzialmente ultimati. È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo									
						PIANO DELLA SPESA								
		Quadro finanziario		OGV		Produzione - Opere sezione 1								
		Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
PRG e ACC Ancona	J17110000040001	65,0	65,0					42,3						Esecuzione
Completamento SCC Adriatica (PRG e ACC Ancona)	J17110000040001	8,0	0,0											Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Ionica		190,1	18,1											Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Adriatica		192,7	25,0											Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)		55,0	0,0											Progettazione
		511	108	403		37	35	42	12	7	4	0	0	43

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottiglia

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia

Linea Orte-Falconara

Progetto 0119: Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara

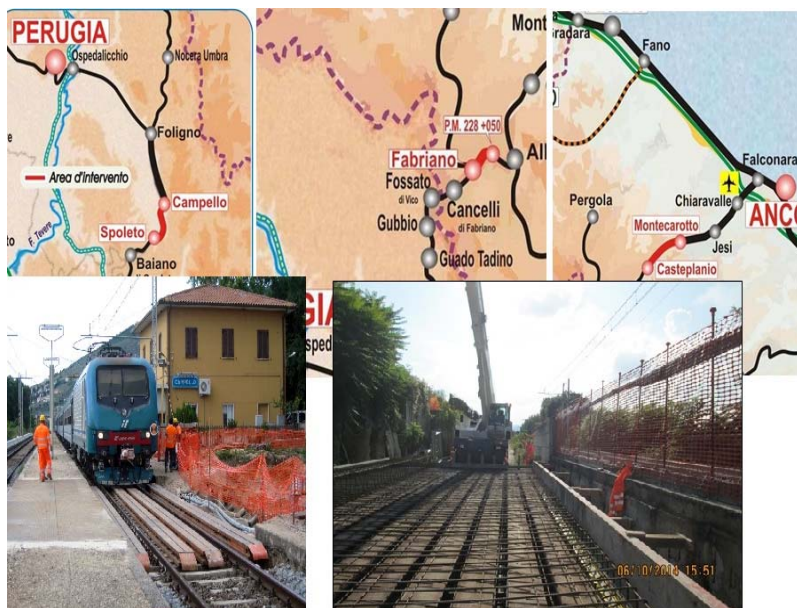
DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel più ampio programma di potenziamento della trasversale Orte-Falconara e mira al miglioramento dei collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico.

Gli interventi, articolati in fasi funzionali, consistono nel raddoppio delle tratte Spoleto-Campello, Fabriano-Posto di Movimento (P.M.) 228 e Castelplanio-Montecarotto. Sono già stati ultimati gli interventi infrastrutturali e tecnologici ed il raddoppio della tratta Fabriano-PM 228 mentre sono in corso i lavori sulle restanti due tratte:

tratta Spoleto-Campello: raddoppio per un'estesa di circa 10 km e realizzazione di una nuova SSE a Spoleto;

tratta Castelplanio-Montecarotto: raddoppio per un'estesa di circa 6 km.



LOCALIZZAZIONE

Marche
Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici			
	UE - workplan corridoio FSC Cabina di regia FSC Patiti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Alla Velocità di Rete (AVR) Completamento valichi alpini Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico
Intervento / Opere funzionali						
Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni		X	X			X
Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto		X	X	X		X
Raddoppio tratta Spoleto-Campello		X	X	X		X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
329	329	di cui: 327	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
329							329

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
329						329

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

La stazione di Campello è stata completamente rimodernata con il rifacimento dei marciapiedi e la realizzazione di un sottopasso pedonale Raddoppio Spoleto-Campello - a seguito della rescissione del contratto, a luglio 2016 è stato sottoscritto con la ditta appaltatrice il verbale di accordo per il ripiegamento del cantiere. E' in corso la predisposizione della documentazione per individuare il nuovo appaltatore.

SSE Spoleto: sviluppata la progettazione definitiva.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni	J61H03000030001	Esercizio	-	-	5-2004	-	6-2011	1-2012	12-2003	5-2006	1-2005	5-2017	5-2006	Conclusa	Concluse	Concluse	
Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto	J61H03000030001	Esecuzione	-	-	-	-	3-2004	7-2010	11-2010	6-2018	1-2003	8-2019	6-2018	Conclusa	Concluse	Concluse	
Raddoppio tratta Spoleto-Campello	J61H03000030001	Esecuzione	-	-	6-2015	-	3-2004	3-2017	8-2004	12-2019	8-2005	12-2019	12-2019	Conclusa	Concluse	Concluse	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni	133	133	0	Realizzazione	127	121	129	1	1	1				0
Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto	96	96	0	Realizzazione	55	55	60	22	12	2	0	0	0	0
Raddoppio tratta Spoleto-Campello	100	100	0	Realizzazione	57	57	58	3	10	19	10	0	0	0
	329	329	0		239	233	247	27	23	22	10	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale, sia viaggiatori che merci.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia

Linea Orte-Falconara

Progetto 0226: Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel più ampio programma di potenziamento della trasversale Orte-Falconara e mira al miglioramento dei collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico. Nello specifico il progetto consente lo sviluppo delle relazioni tra i capoluoghi di Umbria e Lazio. L'intervento consiste nel raddoppio tra le stazioni di Terni e Spoleto mediante un nuovo tracciato in variante a semplice binario, di circa 22 km, prevalentemente in galleria, mantenendo in esercizio il binario esistente; i due binari saranno specializzati per tipologia di traffico. E' altresì prevista la costruzione di una nuova SSE e la realizzazione di nuovi apparati tecnologici nelle stazioni di Terni e di Spoleto.



LOCALIZZAZIONE

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici		
	PIS XI Allegato	Invariante	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento commissioni merci
	PIS XIII Allegato	Project review		Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico
	Accordi Internazionali	Progetto di fattibilità			Miglioramento livelli di sicurezza
	FSC Partii Sud				
	FSC Cabina di Regia				
	UE - workplan corridoio				
	Cofinanziamenti UE				
	Altri Provvedimenti*				
	Allegato al DEF 2017				
Intervento / Opere funzionali					
Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	X	X	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
572	11	11	0	0	0	0	561	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
572							572

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
11						11

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

In data 19 febbraio 2013 la progettazione definitiva è stata trasmessa al MIT per l'avvio della procedura approvativa secondo l'iter previsto per Progetti di Legge Obiettivo. L'iter approvativo è ancora in corso.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	J61H02000090008	Prog. Definitivo	-	5-2005	3-2006	4-2019	6-2019	1-2020	7-2020	6-2021	7-2021	6-2026	9-2026	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	572	11	561	Prog. Definitivo	10	10	10	0	0	1			0
	572	11	561		10	10	10	0	0	1			0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale, sia viaggiatori che merci.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia

Linea Orte-Falconara

Progetto 0296: Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto completa il più ampio programma di potenziamento della trasversale Orte-Falconara e mira al miglioramento dei collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico. Gli interventi consistono nel raddoppio della tratta di valico appenninico compresa fra Foligno e Fabriano, con sviluppo prevalentemente in variante di tracciato e in galleria, per una estesa complessiva di 54 km. Le opere interessano prevalentemente il territorio della regione Umbria, ed in particolare i comuni di Nocera Umbra, Gualdo Tadino e Gubbio, mentre circa 6 km ricadono nel territorio della Regione Marche dalla galleria di Fossato di Vico fino alla stazione di Fabriano.



LOCALIZZAZIONE

Marche
Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	X								X		X		X				X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.919	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.919	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	
1.919							1.919

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il progetto preliminare è stato inviato al M.I.T. nel 2003 secondo le procedure di Legge Obiettivo (legge 443/01), ricevendo l'approvazione, in linea tecnica, con Delibera CIPE Delibera N. 87 del 29.03.2006 pubblicata sulla G.U. del 6 novembre 2006.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo										Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
	Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità	In corso	Da avviare	Da avviare					
	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine									
Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	J31J05000030001	Prog. Preliminare*	-	-	7-2027	1-2029	-	-	2-2029	1-2030	1-2030				2-2039	7-2039	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	1.919	0	1.919	Prog. Preliminare	0	0	0	0	0	0			0
	1.919	0	1.919		0	0	0	0	0	0			0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale, sia viaggiatori che merci.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia

Linea Orte-Falconara

Progetto 0298: Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel più ampio programma di potenziamento della trasversale Orte-Falconara e mira al miglioramento dei collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico. Nello specifico il progetto consente lo sviluppo delle relazioni tra le principali città della regione Marche.

Gli interventi consistono nel raddoppio della linea esistente per un'estesa di circa 21 km, sviluppandosi prevalentemente in variante ed in galleria. La soluzione progettuale adottata tiene conto delle problematiche ambientali delle zone attraversate (Parco della Gola della Rossa-Frasassi, opere di presa dell'acquedotto Gorgovivo).



LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio	X								X		X	X	X			X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
573	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	573	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
573		-2		2			573

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
2		-2				0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il progetto preliminare è stato inviato al M.I.T. nel 2003 secondo le procedure di Legge Obiettivo (legge 443/01). A seguito del parere negativo espresso dal MiBAC, è stata elaborata una nuova soluzione progettuale giudicata positivamente senza peraltro determinare la conclusione dell'iter approvativo della progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo										Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
	Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità								
	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine							
Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio	J21J05000000001	Prog. Preliminare*	-	1-2027	7-2027	2-2029	-	-	10-2029	7-2030	7-2031	8-2035	11-2035	In corso	Da avviare	Da avviare			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio	573	0	573	Prog. Preliminare	0	0	0	0	0	0			0
	573	0	573		0	0	0	0	0				0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale, sia viaggiatori che merci.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia

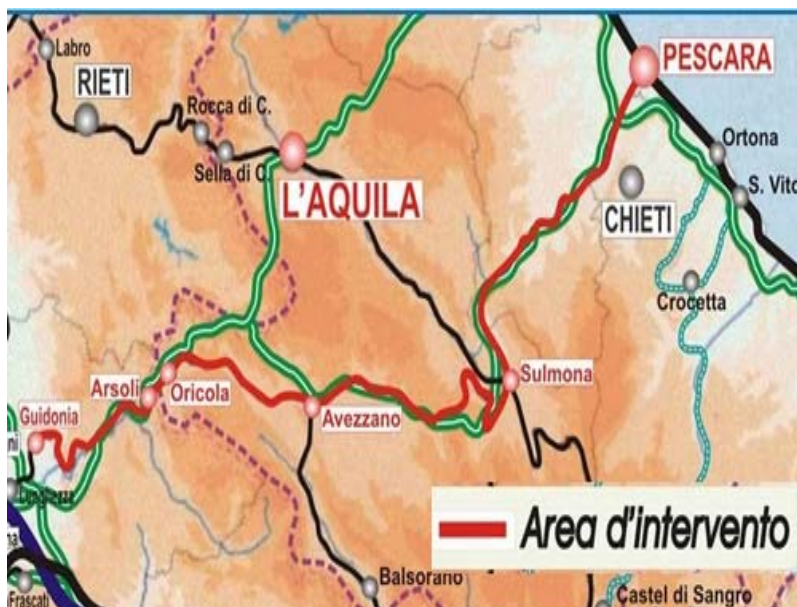
Linea Roma-Pescara

Progetto 0307A: Roma-Pescara opere prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento mira allo 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, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia. L'intervento costituisce un primo stralcio funzionale del programma di velocizzazione della linea Roma-Pescara, funzionale al miglioramento dei collegamenti tra i principali capoluoghi regionali, e consiste nel raddoppio della tratta terminale della linea da Pescara a Chieti/Manoppello e in una prima fase di velocizzazione della tratta Sulmona-Chieti.

Il progetto predisposto nel 2008 da RFI prevedeva il raddoppio della linea tra Pescara Porta Nuova e Chieti per un'estesa pari a 12 km di cui 1,7 in variante e variante di tracciato a Manoppello per un'estesa pari a 8 km e a Pratola Peligna per un'estesa di circa 5 km. Alla luce delle nuove esigenze di mobilità sancite dall'Accordo di Programma Quadro "Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica" sottoscritto in data 23 maggio 2013 tra RFI e la Regione Abruzzo, l'intervento potrà essere articolato in diverse fasi funzionali: - Raddoppio Pescara – PM San Giovanni Teatino e PRG di PM San Giovanni Teatino - Raddoppio PM San Giovanni Teatino - Chieti- Varianti di tracciato nei comuni di Pratola Peligna e Manoppello per eliminare la tortuosità della linea esistente.



LOCALIZZAZIONE

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Chieti-Pescara									X	X			X			X		
Velocizzazione tratta Sulmona-Chieti									X		X		X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
388	141	141	0	0	0	0	111	0	0	136	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
1.556		-1.168					388	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse contrattualizzate nel CdP-I 2017-2021 consentiranno il completamento progettuale e l'avvio della prima fase funzionale dell'intervento (raddoppio Pescara-S.Giovanni Teatino)
15				126		141	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

L'intervento è in studio di fattibilità.

CRONOPROGRAMMA

			Stato attuativo										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio								
			CUP		Iter procedurale																		
			Prog.Prel.	Prog.Def.	Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità												
Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine												
Raddoppio Chieti-Pescara	J31H96000000021	Prog. Preliminare	10-2005	-	4-2017	6-2018	6-2018	3-2019	4-2019	1-2024	1-2020	6-2024	1-2024	Da avviare	-	-							
Velocizzazione tratta Sulmona-Chieti	J31H96000000021	Prog. Preliminare*	-	-	7-2022	9-2023	7-2024	3-2025	3-2024	1-2028	3-2025	10-2027	1-2028	Da avviare	-	-							

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Chieti-Pescara	252	141	111	Prog. Definitivo	5	5	5	2	5	6	25	25	74
Velocizzazione tratta Sulmona-Chieti	136	0	136	Prog. Preliminare	0	0							0
	388	141	247		5	5	5	2	5	6	25	25	74

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi di Fase 1 consentiranno di potenziare i collegamenti tra Pescara e l'Aeroporto d'Abruzzo e di programmare treni di lunghezza 750 m. L'intervento consentiranno inoltre 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. Gli interventi di Fase 1 consentiranno di potenziare i collegamenti tra i capoluoghi interni e l'Aeroporto d'Abruzzo e di istituire un servizio praticamente metropolitano tra Pescara e Chieti, relazione interessata anche da pendolarismo universitario.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia

Linea Roma-Pescara

Progetto 0307B: Roma-Pescara

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento mira allo 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, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia. Gli interventi consistono nel completamento del programma di velocizzazione della linea Roma-Pescara mediante raddoppi e varianti di tracciato nella tratta compresa tra Guidonia e Chieti/Manoppello.

Il progetto predisposto nel 2008 da RFI prevedeva il raddoppio delle tratte Celano-Bugnara per un'estesa pari a circa 33 km e Vicovaro-Guidonia per un'estesa pari a 15 km. Gli interventi dovranno essere oggetto di un nuovo studio di fattibilità alla luce delle mutate esigenze di mobilità tra Roma e l'Abruzzo.



LOCALIZZAZIONE

Lazio
Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patii Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione tratta Avezzano-Sulmona									X		X	X						
Velocizzazione tratta Tivoli-Avezzano									X		X	X						

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.168	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.168	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evolutione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
0		1.168					1.168	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

L'intervento è in studio di fattibilità.

CRONOPROGRAMMA

			Stato attuativo										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
			CUP	Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione				Funzionalità		
				Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio				Fine	Inizio	Fine
Velocizzazione tratta Avezzano-Sulmona	J31H9600000021	Prog. Preliminare*	-	-	7-2022	10-2023	7-2024	3-2025	3-2024	6-2028	3-2025	3-2028	6-2028	Da avviare	-	-		
Velocizzazione tratta Tivoli-Avezzano	J31H9600000021	Prog. Preliminare*	-	-	7-2022	9-2023	7-2024	3-2025	3-2024	6-2028	3-2025	3-2028	6-2028	Da avviare	-	-		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione tratta Avezzano-Sulmona	808	0	808	Prog. Preliminare	0	0							0
Velocizzazione tratta Tivoli-Avezzano	360	0	360	Prog. Preliminare	0	0							0
	1.168	0	1.168		0	0							0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza tra il versante tirrenico e quello adriaticolinerario alternativo di attraversamento appenninico per il traffico merci

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia

Linea Orte-Falconara

Programma P206: Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma P069 "Ulteriori interventi per lo sviluppo del traffico passeggeri"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrice, nonché il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, la realizzazione del sottopasso, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione. Questi interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni. Per quanto riguarda l'adeguamento prestazionale gli interventi sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m, nell'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes e nell'adeguamento della sede e della piattaforma ferroviaria per il transito di convogli con peso assiale 22,5 tonnellate.



LOCALIZZAZIONE

Marche
Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia										X	X							X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
276	43	di cui: 43	0	0	0	0	26	26	26	26	129	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
0		14				262	276	Esplicitazione delle progettazioni e delle prime realizzazioni da P069 ed estensione con realizzazioni programmate entro l'orizzonte 2026, sulla base delle esigenze del territorio (AQ e ipotesi di sviluppo dei servizi).

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
0		14		29		43	Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsti in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico. Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi: • potenziamento di n.5 impianti sedi di incrocio sulla Linea Orte - Falconara mediante interventi quali la realizzazione del sottopasso, la velocizzazione degli itinerari devianti e le condizioni impiantistiche per i movimenti contemporanei. Gli impianti interessati saranno individuati ad esito del consolidamento del modello di esercizio.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Roma-Pescara		130,2	7,8		Progettazione
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Orte-Falconara		145,5	35,0		Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
	276	43	233		0	0								43

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico passeggeri Adeguamento a STI linee merci Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Bari

Tratta Napoli-Foggia-Bari

Progetto 0284: Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Canello-Napoli per integrazione con linea AV/AC

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il primo segmento della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari e concretizza, inserendosi nella nuova stazione di Napoli Afragola, l'integrazione delle linee storiche con il sistema AV/AC. Gli interventi consistono nella realizzazione di una variante all'attuale linea Napoli-Canello per un'estesa complessiva di 15,5 km. La nuova linea si sviluppa da Napoli Centrale verso la stazione di Napoli Afragola per un'estesa di circa 5,3 km dapprima su sede propria e successivamente in un unico corridoio infrastrutturale con la tratta AV/AC Roma-Napoli. In questo tratto è prevista la realizzazione della nuova fermata 'Casalnuovo' punto di interscambio con la linea Circumvesuviana. Il tracciato prosegue a nord per altri 10,2 km by-passando il centro abitato di Acerra e attraversando il Polo Commerciale "Le porte di Napoli", nei pressi del quale è prevista la realizzazione della nuova fermata 'Marziasepe'. In questa tratta è inoltre prevista la realizzazione delle nuove stazioni di Acerra, con l'innesto del raccordo ferroviario di Pomigliano.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica						Status DPP		Obiettivi strategici										
Intervento / Opere funzionali	Allegato al DEF 2017	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patiti Sud	Accordi Internazionali	PIS XIII Allegato	PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità	Project review	Invariante	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza	
Itinerario Napoli-Bari: interventi su linea Canello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	X	X		X								X	X						

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
813	813	di cui: 215	0	201	396	1	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
813							813

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
813				81	-81	813

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Stato attuativo "progetto complessivo" Con Ordinanza n. 21 del 16.05.2016 il Commissario ha disposto l'approvazione del progetto definitivo. In data 05.07.2016 è stato pubblicato il bando di gara di appalto integrato relativo alla progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori dell'intervento complessivo. A luglio 2016 sono state avviate le procedure di esproprio delle aree, tuttora in corso. A dicembre 2016 sono state avviate le attività di Bonifica da ordigni esplosivi propedeutiche all'esecuzione dei lavori dell'intervento complessivo. Stato attuativo "opere anticipate" In data 26.08.2015 è stata effettuata l'aggiudicazione definitiva degli interventi relativi alle opere anticipate, con consegna dei lavori intervenuta in data 28.11.2015.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Itinerario Napoli-Bari: interventi su linea Canello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	J61H94000000011	Affidamento	4-2007	2-2013	12-2014	3-2016	6-2015	1-2020	7-2016	2-2017	4-2017	4-2023	4-2022	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Itinerario Napoli-Bari: interventi su linea Canello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	813	813	0	Realizzazione	178	126	125	20	36	96	141	152	243
	813	813	0		178	126	125	20	36	96	141	152	243

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento garantisce l'integrazione della linea convenzionale con la linea AV/AC.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

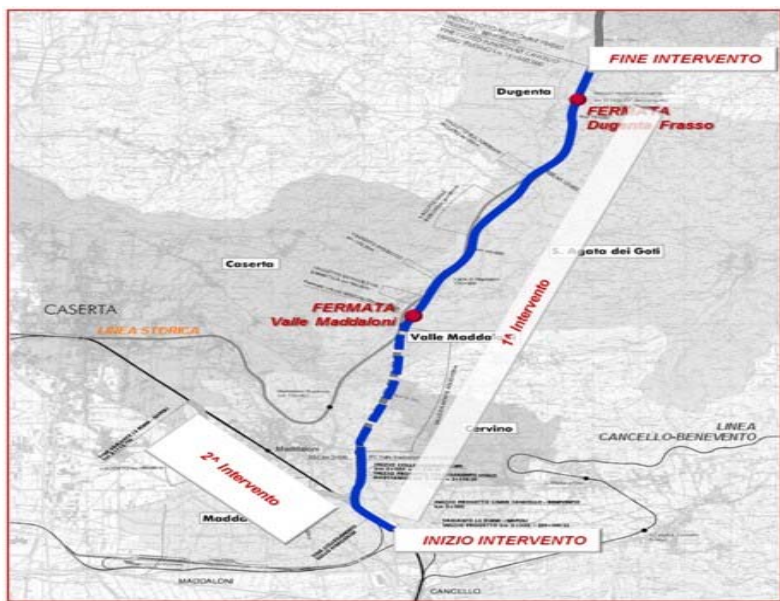
Direttrice Napoli-Bari

Tratta Napoli-Foggia-Bari

Progetto 0279A: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancellò-Frasso Telesino

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari. Gli interventi consistono nel raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancellò e Frasso Telesino per un'estesa di circa 16 Km, sviluppandosi in completa variante tra Cancellò e Valle di Maddaloni (6 km) e ripercorrendo l'attuale corridoio per la tratta Valle di Maddaloni- Frasso Telesino (9 km). E' inoltre prevista la realizzazione di una bretella per istradare il traffico merci direttamente allo scalo merci di Maddaloni Marcanise oltre ad interventi di adeguamento della tratta Cancellò- Caserta che comprendono anche una variante nel Comune di Maddaloni (lungo circa 8 km), finalizzato a bypassare il centro urbano.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica				Status DPP		Obiettivi strategici											
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partii Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali	X	X			X				X	X			X			X		

Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Cancellò-Frasso Telesino-Benevento

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
730	730	di cui: 330	0	200	200	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
730							730

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
730				92	-92	730

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Con Ordinanza n. 22 del 16.05.2016 il Commissario ha disposto l'approvazione del progetto definitivo della parte principale dell'intervento (1° intervento) consistente nella tratta ferroviaria Canello – Frasso Telesino, e l'autorizzazione per RFI allo studio della ulteriore soluzione alternativa alla variante alla linea storica RM-NA via Cassino nell'ambito del Comune di Maddaloni con relative opere connesse e accessorie (2° intervento). In data 25.07.2016 è stato pubblicato il bando di gara di appalto integrato relativo alla progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori. A settembre 2016 sono state avviate le attività di acquisizione delle aree per la realizzazione degli interventi e a dicembre 2016 sono state avviate le attività di bonifica da ordigni esplosivi propedeutiche all'esecuzione dei lavori. La conclusione dei lavori è prevista entro il 2022. È in corso la Conferenza dei Servizi relativa al il progetto definitivo del 2° intervento (Interconnessione NORD) che si concluderà entro il corrente mese di ottobre. Relativamente alle opere anticipate la consegna dei lavori è intervenuta il 30 ottobre 2015. La conclusione dei lavori è prevista entro il 2017

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo										Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione						Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Canello-Frasso Telesino-Benevento	J41H01000080008	Affidamento	-	2-2013	12-2014	3-2016	6-2015	1-2020	3-2015	10-2022	2-2017	10-2022	10-2022	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Canello-Frasso Telesino-Benevento	730	730	0	Realizzazione	24	24	24	24	32	78	114	139	319	
	730	730	0		24	24	24	24	32	78	114	139	319	

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente al complesso di interventi di incremento prestazionale previsto sull'intera relazione, l'intervento consentirà: un incremento della capacità di trasporto sulle tratte (potenzialmente sino a 200 treni/g sulla tratta interessata); di ottenere un significativo recupero dei tempi di percorrenza, stimato pari a 15' (relativo agli interventi di prima fase*); miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio viaggiatori, attraverso l'eliminazione della rottura di carico per le relazioni Napoli – Benevento – Bari attualmente effettuata nella stazione di Caserta;

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Bari

Tratta Napoli-Foggia-Bari

Progetto 0279B: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

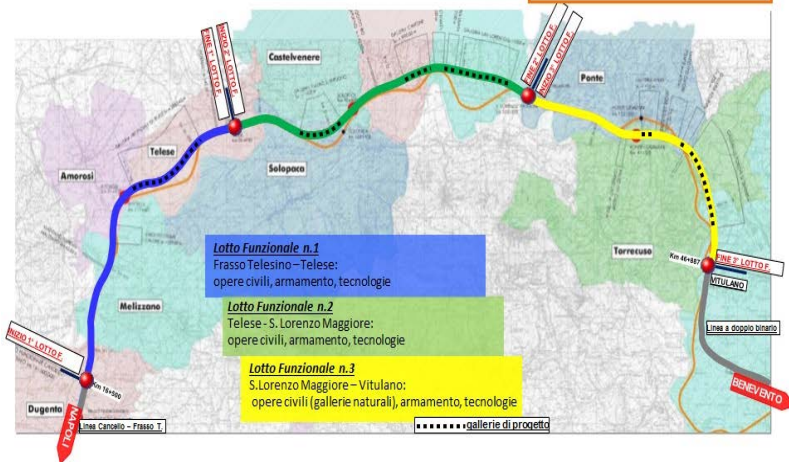
Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari. Gli interventi consistono nel raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Frasso Telesino e Vitulano (Benevento), ripercorrendo l'attuale corridoio per un'estesa di circa 30 Km, parte in variante e parte in affiancamento, e la velocizzazione a 180 Km/h in rango P. E' prevista la realizzazione di 4 fermate e 1 stazione e la soppressione di 20 passaggi a livello.

L'intervento è articolato in tre lotti funzionali: Frasso Telesino - Telese, Telese - S. Lorenzo Maggiore e S. Lorenzo Maggiore - Vitulano (Benevento).

LOCALIZZAZIONE

Campania

- Sviluppo: 30 km
- Velocità di prog.: 180 km/h
- Interasse binari: 4,00 m
- Raggio minimo: 1550 m
- Pendenza max: 12 ‰
- Tratti in galleria art: 10,6 km
- Tratti in viadotto: 1,8 km



INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP		Obiettivi strategici										
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza	
Tratta Frasso Telesino-Telese	X	X				X	X		X	X			X				X		
Tratta Telese-S.Lorenzo Maggiore	X	X				X	X		X	X			X				X		
Tratta S.Lorenzo Maggiore-Vitulano (Benevento)	X	X				X	X		X	X			X				X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
995	780	di cui: 759	0	21	0	0	215	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
995							995

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
366				246	168	780

Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare a realizzazione del secondo lotto di raddoppio della tratta Frasso Telesino - Vitulano (Benevento) tra le località di Telese e San Lorenzo Maggiore, ripercorrendo l'attuale corridoio per un'estesa di circa 11 Km.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Lo scorso 10 agosto 2016 è stato rilasciato il parere favorevole del CIPE sull'aggiornamento 2016 del CdP RFI 2012-2016, che prevede la copertura finanziaria per 345 Mln € del 1° lotto Frasso-Telese (Frasso-Vitulano). A seguito della predetta copertura finanziaria, in corso di perfezionamento, si è proceduto nell'approvazione da parte del Commissario del Progetto Preliminare dando immediato avvio alla relativa progettazione definitiva.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Tratta Frasso Telesino-Telese	J41H01000080008	Prog. Definitivo	-	10-2016	10-2016	11-2018	-	-	2-2019	12-2024	5-2019	3-2024	5-2024	In corso	-	-
Tratta Telese-S.Lorenzo Maggiore	J41H01000080008	Prog. Definitivo	-	-	-	-	-	-	2-2019	12-2024	6-2019	3-2024	5-2024	In corso	-	-
Tratta S.Lorenzo Maggiore-Vitulano (Benevento)	J41H01000080008	Prog. Definitivo	-	-	-	-	-	-	2-2019	12-2024	5-2020	6-2025	8-2025	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Frasso Telesino-Telese	366	366	0	Realizzazione	5	5	5	4	5	3	35	66	248
Tratta Telese-S.Lorenzo Maggiore	414	414	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	13	24	377
Tratta S.Lorenzo Maggiore-Vitulano (Benevento)	215	0	215	Prog. Definitivo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	995	780	215		5	5	5	4	5	3	48	90	625

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza, attraverso l'eliminazione della rottura di carico, per le relazioni Napoli – Benevento – Bari, nella stazione di Caserta; miglioramento del collegamento merci tra l'area di Sud-Est e lo scalo di Maddaloni-Marcianise, oggi realizzato tramite la linea Benevento - Caserta e la linea Caserta-Cancello, con inversione di marcia dei treni nell'impianto di Caserta; eliminazione di numerosi passaggi a livello presenti sull'attuale linea e conseguente miglioramento degli standard di sicurezza ed affidabilità dell'infrastruttura; miglioramento dell'integrazione della tratta ferroviaria con le strutture dedicate all'intermodalità e alla logistica, con conseguente aumento delle quote di trasporto merci su rotaia, in coerenza con il sistema di nodi (es. piattaforme intermodali, porti) previsti nel nuovo assetto della rete TEN-T.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Bari

Tratta Napoli-Foggia-Bari

Progetto 0099B: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari. L'intervento prevede il raddoppio sostanzialmente in variante rispetto all'attuale tracciato. E' prevista la dismissione delle due stazioni di Bovino ed Orsara.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici			
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patiti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Alta Velocità di Rete (AVR) Completamento valichi alpini Potenziamento connessioni merci Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza		
Intervento / Opere funzionali						
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia	X	X	X	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
671	170	di cui: 170	0	0	0	0	501	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Modifica del perimetro connessa alla nuova soluzione progettuale individuata ad esito dello studio di fattibilità della tratta Hirpinia – Bovino – Orsara (vedi anche 0281)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
300			371				671	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse consentiranno l'avvio di opere propedeutiche al raddoppio della tratta.
22					148	170	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono in corso le verifiche al fine di dare avvio alla fattibilità tecnica economica in esito all'approvazione della Progettazione Preliminare della tratta adiacente Apice-Orsara.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia	J41H92000000008	Prog. Preliminare	3-2017	-	4-2018	-	5-2019	3-2020	3-2005	12-2026	9-2020	10-2026	12-2026	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia	671	170	501	Realizzazione (opere)	8	8	8	5	6	10	27	115	
	671	170	501		8	8	8	5	6	10	27	115	

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza per le relazioni Napoli – Benevento – Bari

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

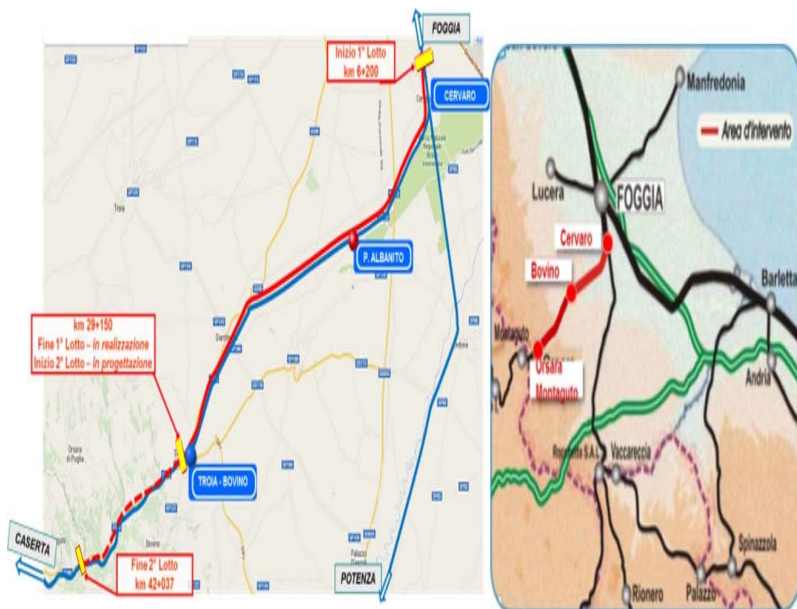
Direttrice Napoli-Bari

Tratta Napoli-Foggia-Bari

Progetto 0099A: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari. L'intervento prevede il raddoppio, prevalentemente in variante, per un'estesa di circa 23 Km consentendo di completare il tratto a doppio binario fino a Foggia. E' prevista la realizzazione della nuova Stazione di Ponte Albanito e della nuova fermata di Bovino, con la contestuale soppressione della Stazione di Troia - Castelluccio dei Sauri e l'eliminazione di 7 passaggi a livello. Il raddoppio prevede una velocità di progetto di 200 Km/h.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patto Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia						X		X	X				X				X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
													milioni di euro
263	263	di cui:	45	0	0	219	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I	
CdP-I	Opere	Riclassifiche	Variazioni	Variazioni	Nuove	Estensione	CdP-I	2016	2017
agg.2016	ultimate		costo	perimetro	esigenze	programmi	2017		
263							263		

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
263			-67	76	-9	263

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

A seguito dell'intervenuta risoluzione, per grave inadempimento dell'appaltatore, dell'originario contratto di appalto, si è proceduto ad una nuova gara per il riappalto dei lavori di completamento. Concluse le attività negoziali la consegna dei lavori è stata effettuata in data 20 luglio 2015. Le attività realizzative proseguono con attivazione del raddoppio prevista entro giugno 2017

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia	J41H9200000008	Esecuzione	-	-	2-2014	-	10-2005	4-2017	8-2004	6-2017	5-2008	12-2021	6-2017	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia	263	263	0	Realizzazione	194	181	197	20	5	9	0	1	30
	263	263	0		194	181	197	20	5	9	0	1	30

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Con l'attivazione del raddoppio della tratta Bovino-Cervaro si realizza un primo step dell'Itinerario Napoli – Bari, al cui completamento va evidentemente attribuito il pieno conseguimento degli obiettivi prestazionali attesi. Tuttavia il nuovo assetto infrastrutturale ed impiantistico connesso alla realizzazione della prima tratta di raddoppio Cervaro-Bovino consente sin dalla prima fase funzionale di poter beneficiare di una serie di vantaggi derivanti essenzialmente dalla soppressione dei numerosi passaggi a livello presenti lungo la linea e, all'attivazione del raddoppio della tratta (contestualmente all'attivazione dell'ACC-M), di poter beneficiare dell'incremento degli standard di regolarità e sicurezza della circolazione e di un recupero dei tempi di percorrenza stimato in circa 8 minuti e un incremento di velocità della tratta da 80 km/h a 200km/h.

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Bari

Tratta Napoli-Foggia-Bari

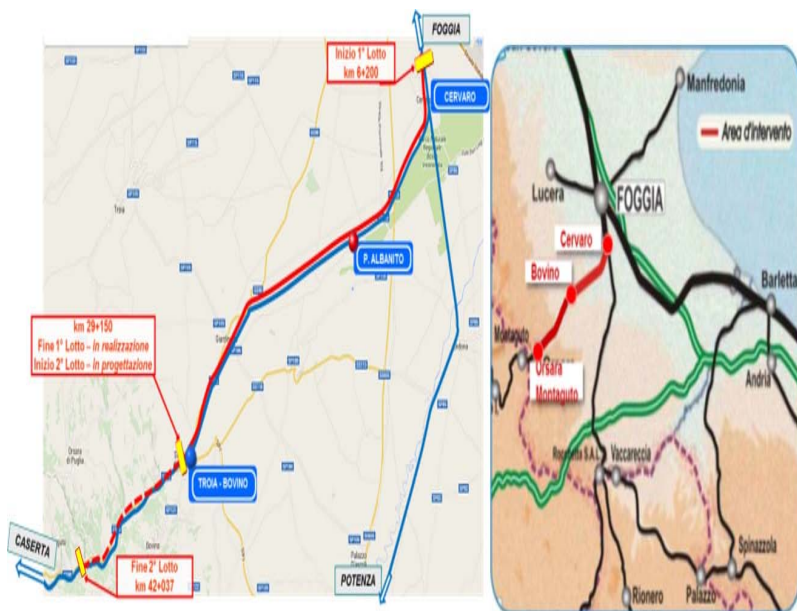
Progetto 0099C: Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice

Nuovo inserimento

Interventi scorporati da programma NA011 "Opere in fase di ultimazione: oneri per completamento opere e chiusura lavori"

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi hanno rappresentato il primo tassello della realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari. Le opere, da tempo ultimate, sono relative al completamento del raddoppio della tratta Vitulano-Benevento-Apice.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia						X			X	X			X			X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
20	20	di cui: 20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione di Opere Funzionali in ultimazione (Ex riga NA011), a completamento degli interventi di "Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia"
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0	20						20	

Evolvere coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0	20					20

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Interventi ultimati

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità		
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia	J41H92000000008	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6-2000	-	-	6-2000	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia	20	20	0	Realizzazione	19	19	19	0	0	0	0	0	1
	20	20	0		19	19	19	0	0	0	0	0	1

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della regolarità della circolazione

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Bari

Tratta Napoli-Foggia-Bari

Programma P072: Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale dell'asse Napoli-Bari-Lecce/Taranto per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità, e conseguire, in sinergia con altri interventi in corso, significativi recuperi sui tempi di percorrenza. Gli interventi prioritari riguardano adeguamenti del piano del ferro e potenziamenti tecnologici delle stazioni di Napoli c.le, Bari c.le e Lecce, il ripristino del collegamento diretto tra la linea Caserta-Foggia e la linea Adriatica a Foggia (bretella merci), l'upgrade dei sistemi di distanziamento sulle tratte Bovino-Cervaro, Barletta-Bari, Bari-Brindisi-Lecce, Bari-Taranto per consentire l'innalzamento della velocità fino a 200 km/h.

Le principali realizzazioni riguardano: PRG e ACC Napoli: realizzazione di nuovo apparato centrale computerizzato per la gestione della circolazione nella stazione di Napoli C.le, con postazione al Posto Centrale di Napoli, interfacciato con l'attuale apparato dell' IDP e con SCC del Nodo di Napoli; realizzazione nel Posto Centrale di Napoli di un sistema di supervisione della stazione per la regolazione automatica della circolazione nella stazione di Napoli C.le; interventi di adeguamento dei locali tecnologici nel Posto Centrale di Napoli C.le propedeutici all'inserimento del nuovo apparato e sistema di supervisione; intervento su PRG per il raddoppio del binario di collegamento tra IDP e Napoli C.le. PRG e ACC Bari: Il progetto consiste nella modifica del PRG della stazione di Bari C.le e nella realizzazione di un nuovo impianto tecnologico ACC. Nel nodo di Bari convergono le reti ferroviarie di 4 diversi gestori: RFI, Ferrovie del Nord Barese (FNB), Ferrovie Appulo Lucane (FAL) e Ferrovie del Sud Est (FSE), con tre differenti stazioni. La stazione di Bari C.le costituisce il punto di interconnessione tra la linea Adriatica e la linea Bari-Taranto di RFI, la linea Bari FSE-Martina Franca- Putignano -Taranto delle FSE, le linee Bari-Barletta e Bari S.Paolo-Bari C.le delle FNB e la linea Bari-Matera della FAL. Nel progetto di modifica del PRG della stazione di Bari C.le sono previsti 8 binari passanti e 11 tronchi di attestamento, per consentire l'ingresso della rete delle FNB e delle FSE, nonché l'accesso di tutte le suddette Ferrovie Concesse a tutti i binari della stazione, con completa interoperabilità tra i vettori. Tutti gli itinerari in ingresso/uscita saranno velocizzati a 60 km/h e sarà realizzato un impianto ACC multistazione che governerà oltre che Bari C.le anche gli impianti ACC di Bari Parco Nord, Lamasinata ed Executive. Velocizzazione Napoli-Bari-Lecce: nuovo apparato ACCM Brindisi - Lecce comprensivo dei PPM di Lecce, Surbo, Squinzano e Brindisi; nell'implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento sulle tratte Bovino - Cervaro e tratta Barletta - Bari (fase 1); Velocizzazione della tratta Bari - Bari Torre a Mare; realizzazione della seconda fase della velocizzazione dell'itinerario Foggia-Bari-Lecce, sottotratta Foggia-Barletta.



LOCALIZZAZIONE

Campania
Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica					Status DPP		Obiettivi strategici										
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patit Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto						X				X	X		X					X

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	X	X	X	X
--	---	---	---	---

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
430	430	di cui:	31	0	314	85	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Inserimento nel perimetro degli interventi di potenziamento tecnologico linee Bari-Taranto/Lecce da A2001A
321	109						430	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
321	109			-4	4	430

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

PRG e ACC Napoli: Appalto ACC: In riferimento all'ACC, a maggio si è tenuta la seduta della Conferenza dei Servizi nell'ambito della quale è stata approvata l'analisi dei rischi, resasi necessaria a causa del superamento delle soglie di contaminazione dei terreni interessati dallo scavo delle fondazioni dei fabbricati tecnologici destinati ad allocare le apparecchiature dell'ACC. Successivamente si procederà con il completamento della PD. Interventi di PRG: Per l'appalto multidisciplinare (ARM-TE LFM) è stata effettuata la consegna dei lavori all'inizio di dicembre 2015 e i lavori sono in corso. PRG e ACC Bari: In data 05/10/2015 è stata avviata la Progettazione Esecutiva relativa al contratto per i lavori di adeguamento del PRG di Bari C.le., approvata in data 16/09/2016. Sono, pertanto, in corso le attività di esecuzione dei relativi lavori. La progettazione esecutiva relativa al contratto per i lavori di realizzazione dell'ACC-M di Bari C.le., è stata approvata in data 22/11/2016. Sono, pertanto, in corso le attività di esecuzione dei relativi lavori. Velocizzazione Napoli-Bari-Lecce: Lavori in corso sulle tratte Cervaro-Bovino e Brindisi-Lecce. In corso le attività negoziali per la realizzazione degli interventi sulla tratta Barletta-Bari (fase 1); Sul collegamento Bari – Lecce è stata realizzata e attivata all'esercizio la modifica del Blocco Automatico (BABcc) relativa alla tratta "Bari C.le – Bari Torre a Mare", con le relative modifiche del sistema di controllo SCMT. E' stata, inoltre, realizzata la messa a Piano regolatore Generale (PRG) degli impianti di Bari Torre a Mare e Mola di Bari; Ultimati i lavori sulla bretella di Foggia.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
SCC Bari-Taranto	J77I07000020001	30,0	30,0	27,9	Esecuzione
SCC Bari-Lecce	J97I07000010001	78,6	78,6	60,6	Esecuzione
Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)	J27I12000220001	10,0	10,0	9,1	Esecuzione
Completamento attrezzaggio Bari-Taranto	J79B12000020001	18,0	18,0	10,7	Esecuzione
Nodo di Napoli: ulteriore fase di potenziamento tecnologico	J27I12000160001	28,0	28,0	5,9	Esecuzione
PRG e ACC Lecce (inclusa velocizzazione subtratta Brindisi - Lecce): 1^ fase	J69B12000050001	33,6	33,6	7,1	Esecuzione
ACC Napoli Centrale	J27I12000170001	85,0	85,0	16,6	Esecuzione
Velocizzazione Bari - Lecce (tratta Barletta-Bari fase 2)	J59B12000020001	15,0	15,0	2,6	Esecuzione
PRG ed ACC Bari Centrale	J37I12000140001	90,0	90,0	6,8	Esecuzione
Velocizzazione Napoli-Bari (subtratta Bovino Cervaro e tratta Barletta-Bari fase 1)	J39B12000040001	15,0	15,0	0,7	Esecuzione
PRG e ACC Lecce (inclusa velocizzazione subtratta Brindisi - Lecce): estensione	J69B12000050001	26,4	26,4	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario			OGV		Produzione - Opere sezione 1						
Costo	Risorse	Fabbis. Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
430	430	0	246	134	148	74	94	59	43	10	3

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono inseriti nel Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) del 2.08.2012 per la realizzazione della Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto e rappresentatno un primo stralcio funzionale che mira, nel breve-medio periodo, a:- eliminazione dell'obsolescenza dell'apparato

e la realizzazione dell' omogeneità tecnologica dei dispositivi per il comando e controllo della circolazione; - miglioramento della gestione dell'esercizio, sia in situazioni normali che di degrado, attraverso le nuove funzionalità previste nell'apparato; - incremento della capacità di impianto, attraverso l'ottimizzazione nella gestione delle manovre, con riduzione di interferenze; - riduzione dei costi di manutenzione per semplificazione della infrastruttura- Miglioramento della fruibilità delle stazioni e dell'interoperabilità con le ferrovie concesse.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

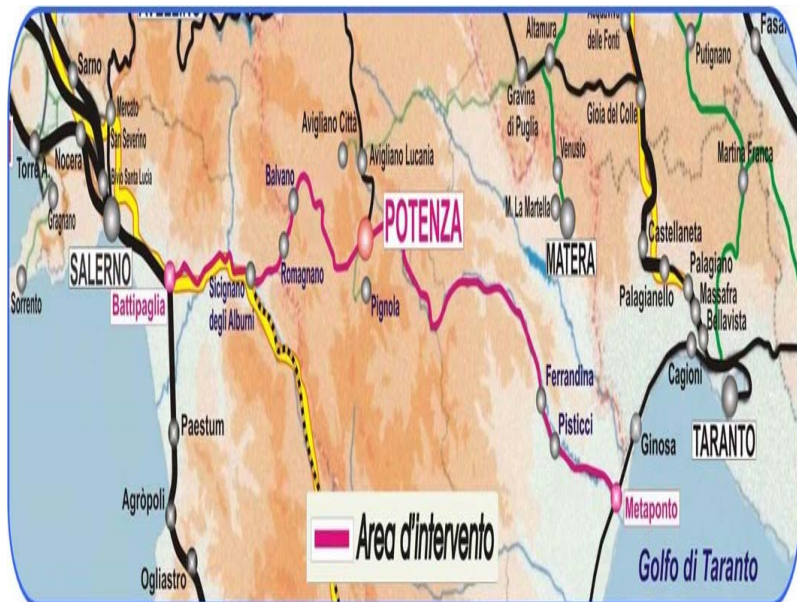
Direttrice Salerno-Taranto

Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto

Progetto 0308: Battipaglia-Potenza

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale e a ridurre i tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Salerno per i servizi lunga percorrenza, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia. Gli interventi consistono sostanzialmente in rettifiche di tracciato che interessano circa il 30% del tracciato dell'intera linea Battipaglia-Potenza.



LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patù Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Co-finanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Rettifiche di tracciato Battipaglia-Romagnano e Tito-Potenza, variante Romagnano-Baragiano									X			X	X				X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
491	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	490

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
491							491

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
1						1

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per l'intervento è stata sviluppata la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Rettifiche di tracciato Battipaglia-Romagnano e Tito-Potenza, variante Romagnano-Baragiano	J91H9200000011	Prog. Preliminare	11-2005	12-2027	12-2027	3-2029	12-2029	7-2030	4-2029	12-2029	12-2029	6-2036	6-2036	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Rettifiche di tracciato Battipaglia-Romagnano e Tito-Potenza, variante Romagnano-Baragiano	491	1	490	Prog. Preliminare	1	1	1	0	0	0	0	0	0
	491	1	490		1	1	1	0	0	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento mira alla riduzione dei tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Salerno per i servizi lunga percorrenza. Ad esito dello studio di fattibilità dell'intero itinerario Battipaglia-Metatponto erano stati stimati recuperi nell'ordine tra i 50' (ipotesi minima costo 770 mln) e 1.12' (ipotesi massima costo 1.478 mln).

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

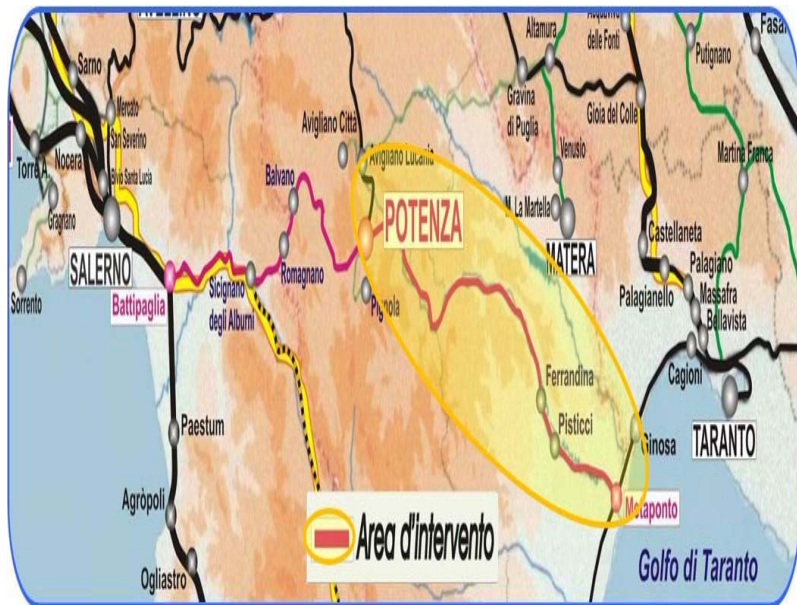
Direttrice Salerno-Taranto

Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto

Progetto 0309: Potenza - Metaponto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale e a ridurre i tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Salerno per i servizi lunga percorrenza, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia. Gli interventi consistono sostanzialmente in rettifiche di tracciato che interessano circa il 30% del tracciato dell'intera linea Potenza-Metaponto e la realizzazione di una variante presso Campomaggiore, in corrispondenza di un tratto di linea in frana.



LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici		
	Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento commissioni merci
	Altri Provvedimenti*	Project review	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
	Confinanziamenti UE	Invariante			
	UE - workplan corridoio				
	FSC Cabina di Regia				
	FSC Patiti Sud				
	Accordi Internazionali				
	PIS XIII Allegato				
	PIS XI Allegato				
Intervento / Opere funzionali					
Varianti Potenza-Albano-Grassano, rettifiche di tracciato Grassano-Metaponto		X	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
646	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	645	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
646							646

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
1						1

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per l'intervento è stata sviluppata la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Varianti Potenza-Albano-Grassano, rettifiche di tracciato Grassano-Metaponto	J84F05000040001	Prog. Preliminare	11-2006	5-2009	7-2027	6-2028	9-2029	6-2030	9-2028	8-2029	9-2029	3-2033	12-2032	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Varianti Potenza-Albano-Grassano, rettifiche di tracciato Grassano-Metaponto	646	1	645	Prog. Preliminare	1	1	1	0	0	0	0	0	0
	646	1	645		1	1	1	0	0	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento mira alla riduzione dei tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Salerno per i servizi lunga percorrenza. Ad esito dello studio di fattibilità dell'intero itinerario Battipaglia-Metaponto erano stati stimati recuperi nell'ordine tra i 50' (ipotesi minima costo 770 mln) e 1.12' (ipotesi massima costo 1.478 mln).

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Salerno-Taranto

Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto

Progetto 0136: Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto ha come obiettivo il collegamento della città di Matera alla rete ferroviaria nazionale visto che il capoluogo è attualmente collegato ferroviariamente solo verso Bari attraverso una linea a scartamento ridotto gestita dalle Ferrovie Appulo-Lucane (linea Bari-Altamura-Matera). Gli interventi, in fase di rivisitazione progettuale, consistono nel completamento della linea Ferrandina – Matera La Martella, a semplice binario elettrificata per uno sviluppo di circa 20 km. La nuova linea si dirama dalla esistente stazione di Ferrandina della linea Potenza-Metaponto e termina nella nuova stazione di Matera La Martella.

Nell'ambito di un primo stralcio costruttivo sono state realizzate la stazione di Matera La Martella (parzialmente), le opere d'arte del nuovo collegamento, la galleria Miglionico (6,5 km) e la bretella di collegamento (in rilevato) con la linea Battipaglia – Potenza – Metaponto lato Metaponto, oltre all'adeguamento del piano del ferro e dell'apparato della stazione di Ferrandina. La seconda fase d'intervento prevede: - risanamento strutturale della già realizzata galleria Miglionico, adeguamento alle specifiche tecniche di interoperabilità e adeguamento sicurezza in galleria; - elettrificazione della linea e realizzazione SSE; - realizzazione dell'armamento ferroviario lungo tutta la linea; - realizzazione degli apparati tecnologici della linea (telefonia, segnalamento, telecomunicazioni); - completamento della stazione di Matera La Martella; - nuova bretella di collegamento con la linea Battipaglia – Potenza – Metaponto lato Potenza.



LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patù Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Opere già realizzate: PRG e ACEI Ferrandina																		X
Completamento: nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento tra la nuova linea Ferrandina-Matera L.M. e la linea Potenza-Metaponto in direzione Potenza										X								X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

millioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
255	255	di cui: 253	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Adeguamento del limite di spesa dell'intervento ad esito di approfondimenti progettuali.
265			-10				255	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	In data 11 dicembre 2016, è stata emanata la Legge n° 232 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019" (c.d. Legge di Bilancio 2017) che ha disposto il finanziamento di 210 milioni di euro per il finanziamento della nuova linea ferroviaria Ferrandina – Matera La Martella. Con le nuove risorse sarà avviato l'aggiornamento della documentazione progettuale, a valle del quale potrà aversi certezza della copertura di tutto il fabbisogno finanziario.
45				210		255	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono in corso le attività propedeutiche all'avvio della progettazione.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedura autorizzative	Procedura di esproprio			
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità		
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
Opere già realizzate: PRG e ACEI Ferrandina	J81H92000020001	Esercizio	8-2017	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2005	1-2004	2-2008	12-2005	-	-	-
Completamento: nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento tra la nuova linea Ferrandina-Matera L.M. e la linea Potenza-Metaponto in direzione Potenza	J81H92000020001	Studio di fattibilità	-	-	7-2004	3-2019	10-2005	6-2019	6-2019	12-2022	1-2020	12-2022	12-2022	12-2022	Da avviare	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Opere già realizzate: PRG e ACEI Ferrandina	33	33	0	Realizzazione	32	32	32	0	0	0	0	0	0
Completamento: nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento tra la nuova linea Ferrandina-Matera L.M. e la linea Potenza-Metaponto in direzione Potenza	223	223	0	Realizzazione	4	2	5	1	7	1	17	73	119
	255	255	0		37	35	37	1	7	1	17	73	119

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento mira alla creazione del collegamento tra Matera, città designata per l'anno 2019 Capitale della Cultura europea e sito UNESCO patrimonio dell'umanità, e la rete ferroviaria nazionale.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

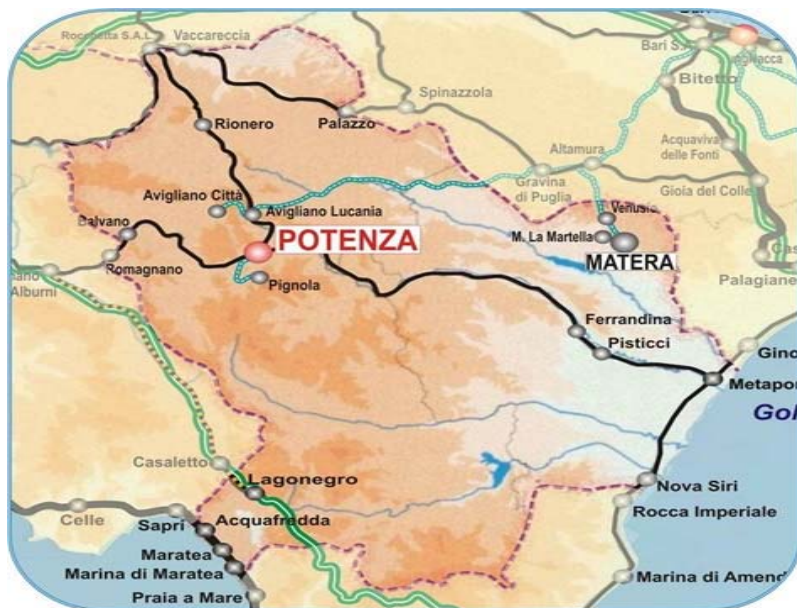
Direttrice Salerno-Taranto

Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto

Programma P126: Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase funzionale del programma di velocizzazione dei servizi in ambito regionale e contribuisce alla riduzione dei tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Salerno per i servizi lunga percorrenza. La linea Battipaglia – Potenza - Metaponto di ca. 200 km, attraversa in senso longitudinale la parte centrale della Basilicata mettendo in connessione il bacino campano di Salerno e Napoli con quello pugliese di Taranto e Brindisi. Gli interventi consistono sostanzialmente in un programma di interventi infrastrutturali «light» finalizzati alla velocizzazione della relazione:- Istituzione dei ranghi C e P sull'intera relazione Potenza-Battipaglia;- Interventi di velocizzazione dei principali itinerari in deviate con possibilità di movimenti contemporanei nelle principali stazioni sede di incrocio;- Soppressione di alcuni PL;- Allungamento e innalzamento h55 dei marciapiedi nelle principali località di servizio.



LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
Intervento / Opere funzionali	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patit Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Alta Velocità di Rete (AVR)
Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto		X	X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
60	50	50	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Estensione del perimetro con ulteriori opere concordate con il territorio e funzionali alla velocizzazione della tratta Battipaglia-Potenza
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
30			30				60	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
30				20		50	Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare un ulteriore stralcio di interventi funzionali alla riduzione dei tempi di percorrenza tra Battipaglia e Potenza.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

L'intervento è in studio di fattibilità.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Upgrading rete ferroviaria Regione Basilicata			60,0	50,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	60	50	10		0	0		0	5	5	10	10	20

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è finalizzato al recupero dei tempi percorrenza in prima fase sulla relazione Battipaglia-Potenza e successivamente tra Potenza, Metaponto e Taranto. L'entità dei risparmi di tempo potrà essere valutata ad esito della progettazione.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

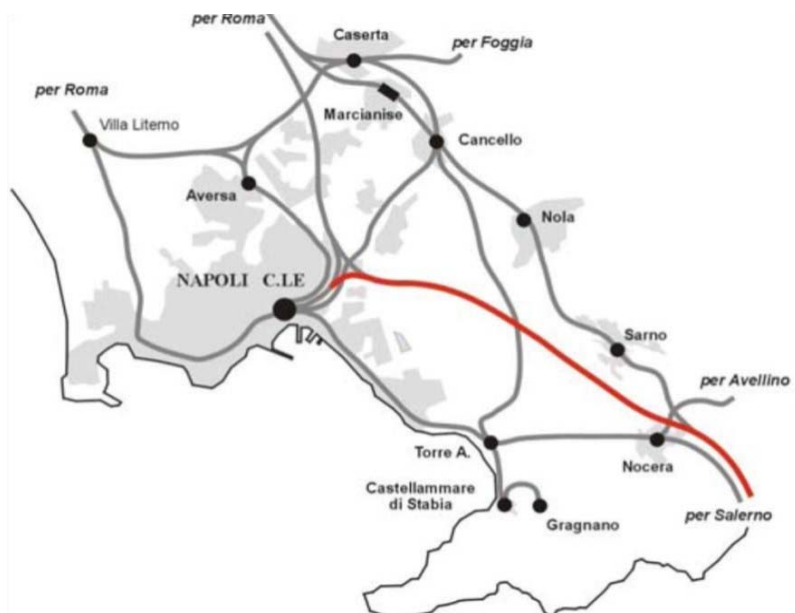
Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto 0013A: Nuova linea a monte del Vesuvio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di prolungamento della rete AV/AC da Napoli verso Salerno e consistono nella realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC per un'estesa pari a circa 32 km. La linea si sviluppa a monte del Vesuvio da Bivio Casoria, sulla linea AV/AC Roma-Napoli, sino a Bivio Salerno, da cui si dirama l'interconnessione con la linea costiera Napoli-Salerno. La nuova infrastruttura ha inoltre consentito di utilizzare la linea costiera Napoli - Torre Annunziata - Salerno per l'esclusivo servizio metropolitano.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
collegamento veloce Napoli-Salerno (tratta bivio Casoria - bivio Sarno)										X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
360	360	di cui: 358	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
360							360

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
360						360

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Tutti gli Interventi sono stati attivati

CRONOPROGRAMMA

			Stato attuativo										Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità						
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
collegamento veloce Napoli-Salerno (tratta bivio Casoria - bivio Sarno)	J61H94000000001	Esercizio	3-2011	-	11-2011	10-2013	4-2010	12-2014	5-2005	12-2007	11-1997	5-2017	12-2007	Conclusa	-	-					

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
collegamento veloce Napoli-Salerno (tratta bivio Casoria - bivio Sarno)	360	360	0	Realizzazione	352	327	352	1	0	0	0	0	7
	360	360	0		352	327	352	1	0	0	0	0	7

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento di capacità, con possibilità di specializzazione dei flussi lenti/veloci e riduzione dei tempi di percorrenza tra Napoli e Salerno

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto 0013B: Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di prolungamento della rete AV/AC da Napoli verso Salerno e consistono nella realizzazione della nuova fermata "Vesuvio est" di interscambio tra la nuova linea a Napoli - Salerno a monte del Vesuvio e la ferrovia Circumvesuviana nel comune di Striano con annessi impianti e tecnologie ferroviarie



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fermata Vesuvio Est						X					X							X

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
59	36	0	0	36	0	0	0	0	0	24	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	
59							59

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	I finanziamenti FSC 2014-2020 consentono di realizzare una prima fase funzionale. I finanziamenti potrebbero essere riprogrammati in considerazione della maturità dell'intervento e della revisione delle priorità di intervento in ambito regione Campania.
0				36		36	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per l'intervento è stata sviluppata la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

			Stato attuativo										Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio				
			CUP		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.						Esecuzione		Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					Inizio	Fine		
Fermata Vesuvio Est	J61H94000000001	Prog. Preliminare	12-2008	-	7-2019	8-2020	7-2021	11-2021	10-2020	3-2024	11-2021	2-2024	3-2024	Da avviare	-	-				

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Fermata Vesuvio Est	59	36	24	Realizzazione (fase)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
	59	36	24		0	0	0	0	0	0	0	0	0	35

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Assicurare l'interscambio tra la rete ferroviaria nazionale e la rete regionale

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto 0274: Quadruplicamento Salerno-Battipaglia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si configura come prolungamento a sud della rete AV/AC Torino - Milano – Napoli-Salerno per la velocizzazione dei collegamenti verso la Calabria e la Basilicata. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea veloce, con caratteristiche AV/AC, da bivio Salerno a Battipaglia.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	X								X		X	X	X			X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.855	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.845

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.855							1.855

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
10						10

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il progetto preliminare è stato sviluppato e trasmesso al MIT, secondo l'iter di L. Obiettivo, nel 2003. A seguito delle osservazioni formulate dalla Commissione Speciale VIA e dagli Enti territoriali interessati è stata elaborata una variante al progetto preliminare con un diverso tracciato e nel 2005 è stato nuovamente inviato al M.I.T.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo		Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
				Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
		Costo	Risorse	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	J61H02000100008	Prog. Preliminare	-	7-2027	2-2028	12-2029	7-2031	10-2032	8-2030	7-2031	7-2031	2-2040	2-2040	In corso	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	1.855	10	1.845	Prog. Preliminare	9	9	9	0	0	0	0	0	1
	1.855	10	1.845		9	9	9	0	0	0	0	0	1

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento di capacità, con possibilità di specializzazione dei flussi lenti/veloci e riduzione dei tempi di percorrenza tra Salerno e Battipaglia

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto 0263: Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira ad elevare gli standard prestazionali della linea tirrenica sud. Gli interventi consistono nell'omogeneizzazione dell'attrezzaggio tecnologico della linea, adeguamento a sagoma PC 45 e messa a modulo dell'itinerario, velocizzazione degli itinerari di stazione, realizzazione di una nuova SSE a Vibo/Pizzo con annessa linea primaria di alimentazione, riclassamento a 150 kV della SSE di Sambiasse e della linea primaria FS Feroletto - Sambiasse, rifacimento galleria Coreca, tra Amantea e Campora S.G., realizzazione di un nuovo ponte sul torrente Petrace fra le stazioni di Gioia Tauro e Palmi, realizzazione ACC e adeguamento del piano del ferro della stazione di Lamezia Terme, completamento della gestione centralizzata della circolazione dell'intero compartimento, costruzione sottopassaggio nella stazione di Policastro e costruzione della galleria subalvea Fiumicello.

Il progetto è articolato in 14 opere funzionali ed ogni singolo intervento è stato progettato in modo da poter essere eseguito ed attivato in maniera autonoma e da apportare immediati benefici.



LOCALIZZAZIONE

- Campania
- Basilicata
- Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP		Obiettivi strategici									
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Ricostruzione galleria Coreca	X					X			X	X								X
Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro	X					X			X	X				X				X
Costruzione SSE di Vibo Pizzo	X					X			X	X							X	
Potenziamento SSE di Sambiasse	X					X			X	X							X	
Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico	X					X			X	X							X	
PRG e ACS Lamezia Terme	X					X	X		X	X				X			X	
Completamento DCO Reggio Calabria	X					X			X	X							X	
Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante	X					X			X	X							X	
Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo	X					X			X	X				X			X	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Adeguamento sagoma gallerie Calabria	X	X	X	X		X
Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio	X	X	X	X		X
Costruzione sottopassaggio Policastro	X	X	X	X		X
Costruzione galleria subalvea Fiumicello	X	X	X	X		X
Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata	X	X	X	X		X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
230	230	di cui: 39	0	0	191	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
230							230

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
230			-20	16	5	230

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Quasi tutti gli interventi sono già esercizio, mentre sono in realizzazione il PRG Gioia Tauro, la ricostruzione del ponte sul fiume Petrace, l'ACC e PRG Lamezia T. e interventi di completamento del DCO unico di Reggio Calabria. Nella seduta CIPE del 10 agosto 2016 è stato approvato il progetto definitivo dell'adeguamento tecnologico e infrastrutturale della galleria in subalveo torrente Fiumicello e sono in corso le attività negoziali per la realizzazione dell'opera.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Ricostruzione galleria Coreca	J61H03000100001	Esercizio	11-2007	-	7-2007	-	-	-	5-2008	12-2011	4-2008	12-2011	12-2011	n.a.	Concluse	-
Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro	J61H03000100001	Esecuzione	-	1-2010	11-2010	3-2013	-	-	11-2012	12-2017	12-2013	12-2017	12-2017	n.a.	Concluse	-
Costruzione SSE di Vibo Pizzo	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	1-2013	9-2016	11-2013	11-2016	9-2016	n.a.	Concluse	-
Potenziamento SSE di Sambiasi	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	6-2013	10-2016	2-2014	3-2017	10-2016	n.a.	Concluse	-
Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	4-2016	6-2014	3-2016	4-2016	n.a.	Concluse	-	
PRG e ACS Lamezia Terme	J61H03000100001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	12-2016	8-2013	12-2017	12-2016	n.a.	Concluse	-	
Completamento DCO Reggio Calabria	J61H03000100001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	4-2014	12-2016	2-2014	12-2016	12-2016	n.a.	Concluse	-
Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	11-2012	8-2015	3-2014	2-2017	8-2015	n.a.	Concluse	-
Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	11-2012	12-2015	11-2013	3-2016	12-2015	n.a.	Concluse	-
Adeguamento sagoma gallerie Calabria	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	1-2013	9-2015	1-2014	9-2015	9-2015	n.a.	Concluse	-
Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio	J61H03000100001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	6-2013	9-2017	7-2015	10-2017	9-2017	n.a.	Concluse	-
Costruzione sottopassaggio Policastro	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	4-2013	6-2015	4-2014	6-2015	6-2015	n.a.	Concluse	-
Costruzione galleria subalvea Fiumicello	J61H03000100001	Esecuzione	-	-	11-2010	8-2016	9-2017	12-2017	3-2017	12-2018	1-2018	12-2018	12-2018	Conclusa	Concluse	-

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata

J61H03000100001 Esecuzione

1-2014 2-2017 10-2013 2-2017 2-2017 n.a. Concluse

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ricostruzione galleria Coreca	65	65	0	Realizzazione	64	63	64	0	0	0	0	0	1
Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro	35	35	0	Realizzazione	22	22	24	10	1	0	0	0	0
Costruzione SSE di Vibo Pizzo	7	7	0	Realizzazione	7	7	7	0		0	0	0	0
Potenziamento SSE di Sambiasi	7	7	0	Realizzazione	6	6	6	1	0	0	0	0	0
Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico	2	2	0	Realizzazione	2	2	2	0	0	0	0	0	0
PRG e ACS Lamezia Terme	32	32	0	Realizzazione	26	26	28	4	0	0	0	0	0
Completamento DCO Reggio Calabria	13	13	0	Realizzazione	11	11	12	1	0	0	0	0	0
Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante	14	14	0	Realizzazione	13	13	13	0	0	0	0	0	0
Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo	9	9	0	Realizzazione	8	8	8	0	0	0	0	0	1
Adeguamento sagoma gallerie Calabria	17	17	0	Realizzazione	16	16	16	0	0	0	0	0	0
Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio	8	8	0	Realizzazione	2	2	3	5	0	0	0	0	0
Costruzione sottopassaggio Policastro	2	2	0	Realizzazione	2	2	2	0	0	0	0	0	0
Costruzione galleria subalvea Fiumicello	7	7	0	Realizzazione	0	0	0	1	3	2	1	0	0
Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata	13	13	0	Realizzazione	11	11	13	0	0	0	0	0	0
	230	230	0		191	189	198	22	4	2	1	0	3

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Aumento delle prestazioni della intera linea e l'affidabilità dell'infrastruttura, sia come sede ed opere d'arte che come impianti tecnologici, adeguandola, dove possibile, agli standard di esercizio più recenti.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto I191: Velocizzazione Tirrenica Sud 2^ fase - variante Agropoli

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto si inquadra in un più ampio programma di velocizzazione della direttrice Tirrenica sud per il miglioramento dei collegamenti tra Roma/Napoli e Reggio Calabria.

Gli interventi consistono nella realizzazione di una variante di tracciato nel comune di Agropoli per consentire velocità di tracciato fino a 200 km/h.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Velocizzazione Tirrenica Sud - variante Agropoli										X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
40	40	di cui: 40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
40							40

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
40						40

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
		-													
Velocizzazione Tirrenica Sud - variante Agropoli	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Velocizzazione Tirrenica Sud - variante Agropoli	40	40	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	0	1	0	39
	40	40	0		0	0	0	0	0	0	0	1	0	39

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Salerno-Reggio Calabria

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto P140: Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase

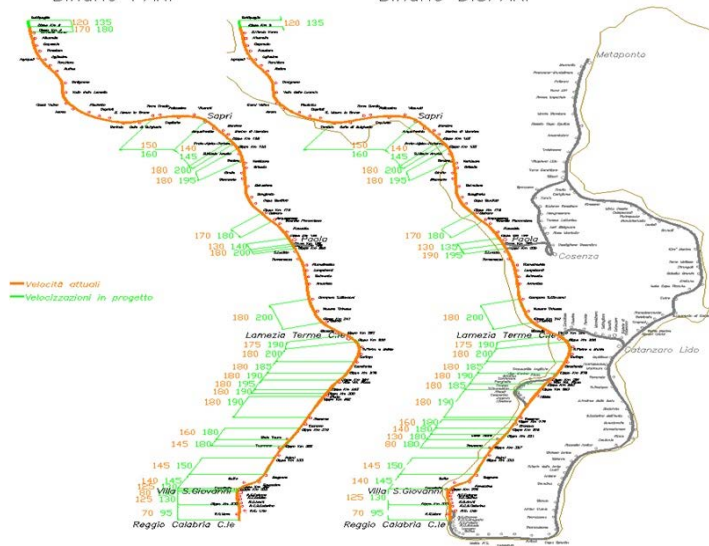
DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto si inquadra in un più ampio programma di velocizzazione della direttrice Tirrenica sud per il miglioramento dei collegamenti tra Roma/Napoli e Reggio Calabria.

Gli interventi sono articolati per fasi funzionali. Le opere di prima fase consistono nell'upgrade dei sistemi di segnalamento con tecnologie innovativi sulle tratte Campora – Rosarno e Maratea – Scalea, modifiche SCMT sull'intera tratta Battipaglia – Reggio Calabria, inserimento in ACCM delle stazioni di Praja, Scalea, Nocera T., S.Pietro M., Eccellente, Vibo e Rosarno .

Gli interventi consistono in:- installazione garitte elettroniche sperimentali «autocostruite» sulla tratta Maratea – Scalea; «ricuciture» sui pds trasformati in fermata di PM Torchiara, Omignano, PM S. Mauro La B., Marcellina V.O., Belvedere M.; possibile intervento anche a Campora e Gizzeria se congruente con l'installazione del nuovo segnalamento di linea.- Modifica a 7 impianti ACEI per implementazione del V codice nel cdb di stazione a Praja, Scalea, Nocera T., S.Pietro M., Eccellente, Vibo e Rosarno.- Riconfigurazione SCMT sull'intera tratta Battipaglia – Reggio Calabria- Interventi diffusi su armamento e sede nelle tratte: Agropoli – Torchiara; Eccellente – Vibo Pizzo; Gizzeria – Campora S.G. (opere completate) e Diamante – Belvedere, Guardia P. – Fuscaldo, Vibo P. –Mileto e nella stazione di Capo Bonifati (opere in corso). - Mantenimento/adeguamento degli standard qualitativi della catenaria su intera tratta

Velocizzazione linea Battipaglia – Reggio Calabria Centrale Rango P
Binario PARI Binario DISPARI



LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Calabria											X		X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
100	100	di cui: 100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
190			-90				100	Riduzione del perimetro conseguente alla decisione di ridestinare parte dei finanziamenti alla velocizzazione della dorsale jonica (I153), in coerenza al protocollo d'intesa MIT-Regione Calabria-RFI del 17/05/2017.

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
190					-90	100	Il perimetro è stato ridotto a seguito della ridestinazione di parte dei finanziamenti per la velocizzazione della dorsale jonica (I153), in coerenza al protocollo d'intesa MIT-Regione Calabria-RFI del 17/05/2017.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Tutte le opere sono in fase di affidamento/realizzazione.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Calabria	J54H16000780001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5-2015	5-2016	8-2017	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Calabria	100	100	0	Realizzazione	79	27	23	28	43	5	0	0	0
	100	100	0		79	27	23	28	43	5	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento della velocità per il rango P fino a 200 Km/h in diverse tratte della linea con recupero stimato di circa 2' (Rango C) sull'attuale tempo di percorrenza. Miglioramento dell'affidabilità della linea.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto 0282: Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto costituisce una prima fase funzionale del più ampio programma di velocizzazione dei collegamenti tra Battipaglia e Reggio Calabria. Gli interventi prevedono il quadruplicamento fuori sede della tratta Ogliastro-Sapri per un'estesa di circa 57,2 km con diramazione nel tratto di linea tra Paestum e Ogliastro Cilento e riallaccio alla linea storica in corrispondenza di Sapri. L'intervento è suddiviso in due macrofasi: la prima da Ogliastro a circa 2 km a sud di Vallo della Lucania, la seconda da Vallo della Lucania a Sapri. Le opere completano funzionalmente il primo stralcio di interventi individuati dallo studio di fattibilità per il potenziamento della linea Tirrenica sud, che prevedevano anche il potenziamento tecnologico delle tratte esterne Battipaglia - Ogliastro e Sapri - Reggio Calabria, interventi in corso nell'ambito di altro progetto di investimento.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici									
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patit Sud	FSC Calabria di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza	
Intervento / Opere funzionali																			
Potenziamento Battipaglia-Reggio Calabria: variante Ogliastro-Sapri											X		X						

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
3.700	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.693	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I
agg.2016							2017
3.700							3.700

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
7						7

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Lo studio di fattibilità degli interventi è stato completato

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Potenziamento Battipaglia-Reggio Calabria: variante Ogliastro-Sapri	J61H03000190001 Studio di fattibilità	3-2020	10-2021	3-2022	12-2023	11-2024	7-2025	4-2024	10-2024	11-2024	10-2034	10-2034	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento Battipaglia-Reggio Calabria: variante Ogliastro-Sapri	3.700	7	3.693	Prog. Preliminare	2	2	2	0	1	0	2	2	0
	3.700	7	3.693		2	2	2	0	1	0	2	2	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza tra Battipaglia e Reggio Calabria

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

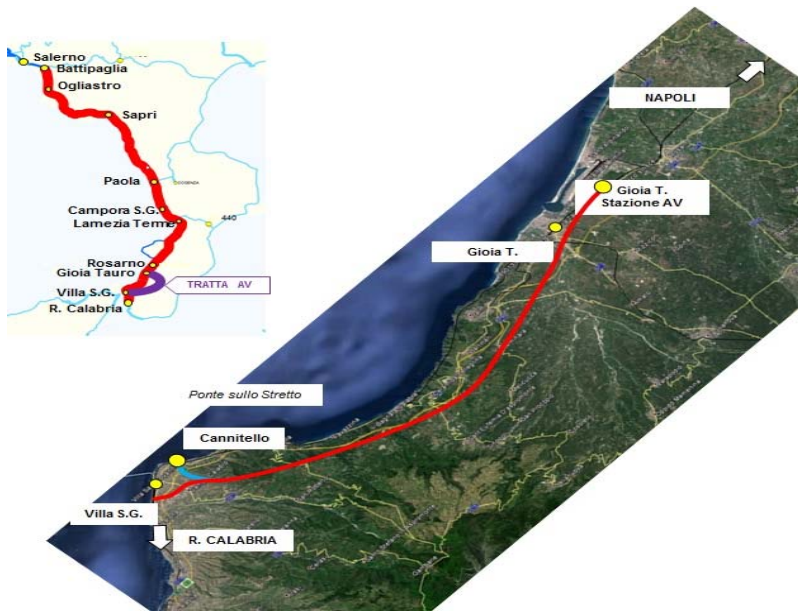
Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto I107A: Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi costituiscono primi lotti funzionali del programma di velocizzazione dei collegamenti tra Battipaglia e Reggio Calabria. Gli interventi, ancora in fase di studio di fattibilità, consistono nella realizzazione di nuove tratte di linea veloce, con caratteristiche AV/AC, ed il potenziamento dell'infrastruttura esistente.

Tra le principali realizzazioni in valutazione rientrano: - realizzazione di una nuova tratta di linea in variante di tracciato con caratteristiche AV/AC fra Gioia Tauro e Villa S. Giovanni- varianti di Grisolia Museo del cedro, Capo Suvero e Mileto,



LOCALIZZAZIONE

Campania
Basilicata
Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni											X		X					
2^ fase											X		X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
6.000	6	di cui:	0	0	6	0	0	0	0	0	5.994	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
18.730		-12.730					6.000	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive sono destinate allo studio di fattibilità
0				6		6	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per tutte le varianti già individuate è stato redatto lo studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio					
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità		
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine				Inizio	Fine			
1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2^ fase	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

CUP	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni	1.700	6	1.694	Studio di fattibilità	0	0		2	4				0
2^ fase	4.300	0	4.300	Studio di fattibilità	0	0							0
	6.000	6	5.994		0	0		2	4				0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento di velocità.

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto I107B: Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi costituiscono il completamento del programma di velocizzazione dei collegamenti tra Battipaglia e Reggio Calabria. Gli interventi, ancora in fase di studio di fattibilità, consistono nella realizzazione di nuove tratte di linea veloce, con caratteristiche AV/AC, ed il potenziamento dell'infrastruttura esistente.



LOCALIZZAZIONE

Campania
Basilicata
Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Completamento											X		X				X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in programma

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
12.730	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12.730	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario	
0	12.730						12.730		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Studio di fattibilità da sviluppare

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione	Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
		Studio di fattibilità												
Completamento														

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Completamento	12.730	0	12.730	Studio di fattibilità	0	0							0
	12.730	0	12.730		0	0							0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento di velocità.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Messina-Catania-Palermo

Progetto 0249: Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Palermo-Catania-Messina con l'obiettivo di servire i principali nodi urbani dell'isola.

L'intervento consiste nel raddoppio in variante tra Giampilieri e Fiumefreddo per un'estesa di circa 42 km, di cui gran parte in galleria.

Il progetto é articolato in due fasi funzionali distinte:- 1^ fase tratta Fiumefreddo-Letojanni che estende il raddoppio da Catania fino a Letojanni e rende possibile l'incremento del trasporto metropolitano Lentini-Catania-Taormina-Letojanni per 15 km.- 2^ fase tratta Letojanni-Giampilieri che completa il doppio binario Catania-Messina per gli ulteriori 27 km.Nell'ambito del progetto saranno realizzate le nuove fermate di Fiumefreddo e di Sant'Alessio-Santa Teresa, Alcantara, Taormina, Nizza-Ali e Itala-Scaletta.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	Allegato al DEF 2017	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Partì Sud	Accordi Internazionali	PIS XIII Allegato	PIS XI Allegato	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
tratta Fiumefreddo-Taormina-Letojanni	X	X		X					X	X		X				X		
tratta Letojanni-Giampilieri	X	X		X						X		X				X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
2.300	2.300	di cui: 2.300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
2.300							2.300

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
872				1.293	135	2.300

Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare a realizzazione il secondo lotto funzionale, relativo al raddoppio Letojanni-Giampileri.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il Progetto Preliminare è stato approvato dal CIPE il 27.05.2005 con prescrizioni vincolanti. In ottemperanza a dette prescrizioni la Regione Sicilia ha istituito un Tavolo tecnico per il confronto con gli Enti Locali per definire un tracciato condiviso anche dai Comuni che avevano espresso parere contrario. Gli approfondimenti progettuali elaborati, finalizzati anche al contenimento dei costi, hanno consentito di acquisire il parere favorevole dei suddetti Comuni unitamente a quello di Savoca, che aveva richiesto una traslazione del tracciato, verificata e condivisa nel Tavolo tecnico conclusosi in data 28.06.2013. A settembre 2013 è stata ufficializzata dalla Regione Sicilia la chiusura del Tavolo Tecnico, istituito in ottemperanza alle prescrizioni CIPE. Si è pertanto avviata la fase di adeguamento del PP alle risultanze del tavolo tecnico e alle normative intervenute soprattutto in materia di sicurezza in galleria; il progetto preliminare è stato completato ed approvato da RFI il 23.07.'14. A giugno 2014 RFI ha richiesto al MIT l'autorizzazione a poter procedere alla pubblicazione del progetto preliminare. Il Commissario, individuato con L. 164/14 Sblocca Italia, ha avviato le opportune interlocuzioni con il MIT al fine di individuare disponibilità finanziarie in grado di dare impulso alla realizzazione della tratta, attualmente priva della copertura finanziaria anche per fasi funzionali. Con nota del 24.11.2015 il MIT ha espresso formale consenso per l'avvio del nuovo iter del progetto di competenza di RFI.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo		Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
tratta Fiumefreddo-Taormina-Letojanni	J11H02000070008	Prog. Definitivo	12-2002	5-2005	9-2016	4-2018	7-2019	5-2020	12-2018	7-2026	6-2020	1-2027	7-2026	Da avviare	-	-
tratta Letojanni-Giampileri	J11H02000070008	Prog. Definitivo	-	-	-	-	7-2020	5-2021	12-2019	11-2028	5-2021	5-2029	11-2028	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
tratta Fiumefreddo-Taormina-Letojanni	872	872	0	Realizzazione	21	21	21	15	3	46	108	103	576
tratta Letojanni-Giampileri	1.428	1.428	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	5	108	1.315
	2.300	2.300	0		21	21	21	15	3	46	113	210	1.891

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il raddoppio della linea crea le condizioni per un futuro incremento dell'offerta per il collegamento tra i capoluoghi di Catania e Palermo, migliorando inoltre la regolarità del servizio

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Programma P073: Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale dell'asse Battipaglia-Reggio Calabria per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità e conseguire, in sinergia con altri interventi in corso, significativi recuperi sui tempi di percorrenza. Gli interventi prioritari riguardano la velocizzazione della direttrice Salerno-Reggio Calabria e delle linee afferenti nelle tratte Campora – Lamezia - Rosarno e Lamezia-Catanzaro-Sibari.

Le principali realizzazioni riguardano: - modifiche agli impianti tecnologici, con upgrade del sistema di distanziamento per implementazione del quinto codice sul blocco automatico a correnti codificate (BACC da 4 a 5 codici) nella tratta Campora S. Giovanni – Lamezia T.-Rosarno)- rettifica del tracciato di alcune curve ed interventi tecnologici per l'aumento della velocità di linea con rango P nella tratta Campora – Rosarno; Istituzione rango C sulle tratte Sibari- Crotona – Catanzaro L. e Catanzaro L. – Lamezia T. C.le.



LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patit Sud	FSC Calabria di Reggia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti										X								X

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
60	60	di cui: 20	0	40	0	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Estensione del perimetro con ulteriori opere concordate con il territorio e funzionali al raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei tempi di percorrenza
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
40				20			60	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	<small>Opere ultimate</small>	<small>Riclassifiche</small>	<small>Riduzioni</small>	<small>Incrementi</small>	<small>Rimodulazioni</small>	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno di assicurare la piena funzionalità dell'opera.
40				20		60	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Sono in corso i lavori sulle tratte Campora S. Giovanni – Lamezia T.–Rosarno, Sibari- Crotone – Catanzaro L. e Catanzaro L. – Lamezia T. C.le.E' in corso la progettazione definitiva degli interventi sulla tratta Campora-Rosarno, incluso lo Studio di Impatto Ambientale la cui redazione si è resa necessaria a seguito del provvedimento del 21/10/2015 con cui il Ministero dell'Ambiente ha determinato l'assoggettamento alla procedura di VIA dell'intervento, rigettando la richiesta di esclusione formulata in precedenza da RFI SpA.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Direttrice Salerno - Reggio Calabria: velocizzazione principali linee (upgrading)	J94F12000000001	10,0	10,0	8,9	Esecuzione
Direttrice Salerno - Reggio Calabria: Velocizzazione principali linee (upgrading)-interventi accessori	J94F12000010001	50,0	50,0	15,8	Esecuzione

PIANO DELLA SPESA	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	60	60	0		25	24	25	3	4	8	11	7	2

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento dei livelli prestazionali.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Messina-Catania-Palermo

Progetto 0275A: Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Palermo-Catania-Messina con l'obiettivo di servire i principali nodi urbani dell'isola. L'intervento costituisce la prima fase funzionale del programma di raddoppio e velocizzazione dell'itinerario mediante la realizzazione di un'infrastruttura ferroviaria interoperabile e velocizzata sull'intera relazione Palermo-Catania, con due binari sulle tratte ferroviarie di adduzione ai poli urbani di Palermo e Catania e la velocizzazione e potenziamento per l'interoperabilità della tratta Lercara-Catenanuova. In particolare è previsto un nuovo binario su un tracciato in variante rispetto al binario storico tra Raddusa/km 182-Catenanuova e Villarosa-km 170 circa e l'adeguamento dell'attuale semplice binario nelle altre tratte intermedie.

L'intervento è articolato in più lotti funzionali: - primo lotto funzionale prevede il raddoppio tra Bicocca e Catenanuova per un'estesa pari a 38,3 km, di cui circa 21 km in affiancamento al binario esistente e circa 17 km in variante. - il secondo lotto consiste nella velocizzazione della tratta tra Catenanuova e Raddusa Agira, parte in variante e parte in affiancamento all'attuale linea per circa 16 km. - gli ulteriori lotti prevedono la realizzazione di un nuovo binario veloce tra Raddusa Agira e Fiumetorto.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP		Obiettivi strategici									
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fase 1 - Raddoppio tratta Bicocca-Catenanuova	X	X				X			X	X			X				X	
Fase 2 - binario veloce Catenanuova-Fiumetorto lotti da finanziare	X	X				X			X	X			X				X	
Fase 2 - binario veloce Catenanuova-Fiumetorto lotti finanziati	X	X			X	X			X	X			X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento prioritario

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3.462	1.714	di cui: 724	0	350	639	0	0	772	977	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
6.016			-2.554				3.462	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare ulteriori fasi realizzative, ed in particolare la velocizzazione delle tratte in avvicinamento al nodo di Palermo (Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara) comuni alle relazioni Palermo-Catania e Palermo-Agrigento.
803				1.049	-139	1.714	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Per il primo lotto funzionale (Bicocca-Catenanuova) sono state avviate a realizzazione le opere anticipate (soppressione PL al km 3+639 in Comune di Centuripe) ed è in corso la revisione del progetto definitivo delle opere principali. D'intesa con gli EE.LL. si è infatti convenuto di rivedere le modalità di esecuzione delle opere, al fine di evitare l'interruzione dell'esercizio ferroviario per un lungo periodo e assicurare la continuità dei collegamenti tra i principali capoluoghi siciliani (anche in considerazione della interruzione/deviazione del traffico autostradale). Il progetto preliminare del secondo lotto (Catenanuova -Raddusa) è stato approvato dal Commissario con Ordinanza n. 13 (5.08.2015) e sono in corso le attività di progettazione definitiva. Per gli ulteriori lotti (Raddusa-Fiumetorto) è stato sviluppato lo Studio di fattibilità consistente nel confronto del corridoio precedentemente studiato con altri due corridoi (Corridoio linea storica e corridoio autostradale).

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedura autorizzative	Procedura di esproprio		
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Fase 2 - binario veloce Catenanuova-Fiumetorto lotti da finanziare	J11H03000180001	Prog. Preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fase 1 - Raddoppio tratta Bicocca-Catenanuova	J11H03000180001	Affidamento	-	-	12-2014	-	5-2015	5-2018	4-2017	7-2020	9-2015	9-2022	7-2020	Conclusa	-	In corso	
Fase 2 - binario veloce Catenanuova-Fiumetorto lotti finanziati	J11H03000180001	Prog. Definitivo	-	-	12-2014	-	5-2015	4-2019	4-2019	7-2020	9-2015	6-2022	7-2020	Da avviare	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Fase 2 - binario veloce Catenanuova-Fiumetorto lotti da finanziare	1.749	0	1.749	Realizzazione		0								0
Fase 1 - Raddoppio tratta Bicocca-Catenanuova	415	415	0	Realizzazione	13	8	12	2	2	26	370	0	2	
Fase 2 - binario veloce Catenanuova-Fiumetorto lotti finanziati	1.298	1.298	0	Realizzazione	27	22	20	9	4	4	20	288	954	
	3.462	1.714	1.749		40	31	32	11	6	30	391	288	956	

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati alla riduzione dei tempi di percorrenza tra i capoluoghi di Catania e Palermo, al miglioramento della regolarità del servizio e all'incremento della capacità potenziale nell'ambito dell'area metropolitana di Catania.

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Messina-Catania-Palermo

Progetto 0275B: Nuovo collegamento Palermo-Catania completamente

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Palermo-Catania-Messina con l'obiettivo di servire i principali nodi urbani dell'isola. L'intervento costituisce il completamento funzionale del programma di raddoppio e velocizzazione dell'itinerario mediante la realizzazione di un secondo binario sulla tratta intermedia Lercara – Catenanuova.

L'intervento é articolato in più lotti funzionali che prevedono la realizzazione di un secondo binario veloce tra Raddusa Agira e Fiumetorto, in aggiunta a quello realizzato in prima fase (intervento 0275A).



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fase 3 - secondo binario Catenanuova-Fiumetorto	X	X			X	X			X		X		X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
2.554	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.554	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
0		2.554					2.554	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Lo studio di fattibilità sarà sviluppato nell'ambito della prima fase del programma (intervento 0275A).

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo										Iter procedurale	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione						Funzionalità
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Fase 3 - secondo binario Catenanuova-Fiumetorto	J11H03000180001	Prog. Preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fase 3 - secondo binario Catenanuova-Fiumetorto	2.554	0	2.554	Prog. Preliminare°		0							0
	2.554	0	2.554			0							0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati all'incremento/omogeneizzazione della capacità potenziale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo e all'ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza tra i capoluoghi di Catania e Palermo.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Rete Sarda

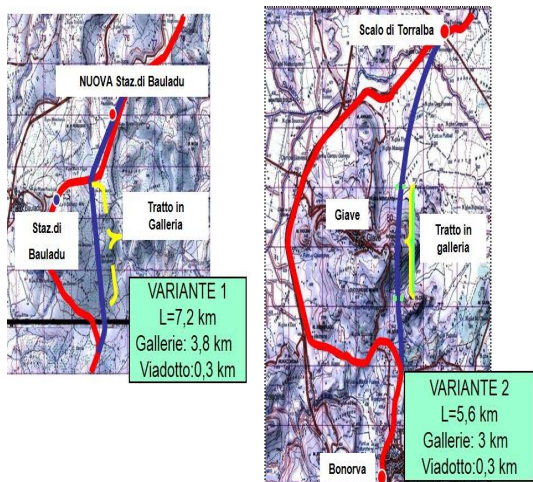
Tratte Cagliari-Sassari/Olbia

Progetto 0313A: S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singoli che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione e miglioramento prestazionale dei servizi regionali nell'ambito del territorio sardo, migliorando l'accessibilità delle province del quadrante settentrionale della Regione.

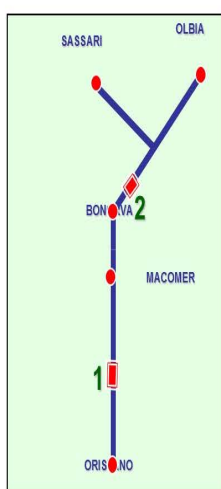
Gli interventi consistono sostanzialmente nella realizzazione delle seguenti varianti di tracciato: 1 "Bauladu" di estesa pari a circa 6,5 km⁴ "Bonorva-Terralba" di estesa pari a circa 5,9 km



— Linea attuale
— Variante

LOCALIZZAZIONE

Sardegna



INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Variante Bauladu				X	X				X	X			X			X		
Variante Bonorva-Terralba				X	X				X	X			X			X		

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
225	225	di cui: 51	0	174	0	0	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
793			-568				225	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Nello specifico gli interventi consistono nella realizzazione di due tratti di linea in variante che si sviluppano prevalentemente in galleria, con l'obiettivo della riduzione dei tempi di percorrenza a nord di Oristano sulla relazione Cagliari-Sassari/Olbia, incrementando sia l'offerta di trasporto passeggeri sia la regolarità e la sicurezza dell'esercizio. Le opere consistono nella realizzazione della nuova sede, della sovrastruttura ferroviaria, degli apparati, del sistema di distanziamento e del sistema di gestione della circolazione, nonché nelle modifiche agli impianti esistenti per recepire la nuova infrastruttura.
51				174		225	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Nel 2004 il CIPE ha approvato lo studio di fattibilità, consentendo d'individuare otto varianti di tracciato per la linea. In considerazione del notevole costo dagli interventi, è stato avviato un processo di ottimizzazione tecnico-economica, che ha portato a scegliere cinque varianti con riduzione dell'itinerario Cagliari-Sassari di circa 15 km e un recupero di tempi di percorrenza di circa 18 minuti. Il progetto preliminare degli interventi è stato inoltrato al MIT in data 31.05.2007.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Variante Bauladu	J24F05000010001	Prog. Preliminare	11-2005	3-2027	4-2017	7-2018	6-2019	12-2019	11-2018	2-2024	1-2020	1-2024	2-2024	Da avviare	-	-
Variante Bonorva-Torralba	J24F05000010001	Prog. Preliminare	-	-	4-2017	7-2018	6-2019	12-2019	11-2018	10-2025	1-2020	9-2025	10-2025	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Bauladu	121	121	0	Realizzazione	2	2	2	1	1	0	9	17	90
Variante Bonorva-Torralba	104	104	0	Realizzazione	0	0	0	1	1	0	3	11	87
	225	225	0		2	2	2	2	2	0	13	29	177

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico viaggiatori nell'ambito della regione Sardegna. Obiettivo specifico dell'intervento è la riduzione dei tempi di viaggio, per i servizi lunga percorrenza Cagliari-Olbia, Cagliari-Sassari e Olbia-Sassari. La riduzione dei tempi di percorrenza è strettamente correlata al tipo di materiale rotabile e alla tipologia di servizio e quindi, nelle more della definizione di un modello di esercizio concordato con la Regione, la misura dei risultati sarà valutata in base all'incremento della velocità massima di tracciato nelle tratte oggetto di intervento e non di minuti risparmiati. Il miglioramento della qualità dei servizi alla clientela sarà valutato attraverso un indice di customer satisfaction che misurerà il gradimento dei nuovi servizi regionali da parte della clientela, che sarà rilevato da una specifica indagine che sarà effettuata a valle della conclusione dell'intervento.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Rete Sarda

Tratte Cagliari-Sassari/Olbia

Progetto 0313B: S. Gavino-Sassari-Olbia completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale sulla dorsale sarda a nord di S.Gavino verso Sassari e Olbia e completa il programma di interventi previsti nel medio-lungo periodo. Gli interventi consistono sostanzialmente nel completamento della realizzazione delle seguenti varianti di tracciato: 2+3 "Macomer 1" e "Macomer 2" di estesa complessiva pari a circa 16,5 km5 "Campomela – Sassari" di estesa pari a circa 9,9 km.



LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Variante Macomer I									X		X		X				X	
Variante Macomer II									X		X		X				X	
Variante Campomela-Sassari									X		X		X				X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
568	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	568	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Descrizione
CdP-I ultime	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2016	Riarticolazione del Progetto (CUP) in opere funzionali omogenee sotto l'aspetto attuativo-finanziario
0	0	0	568	0	0	0	568	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Nel 2004 il CIPE ha approvato lo studio di fattibilità, consentendo d'individuare otto varianti di tracciato per la linea. In considerazione del notevole costo dagli interventi, è stato avviato un processo di ottimizzazione tecnico-economica, che ha portato a scegliere cinque varianti con riduzione dell'itinerario Cagliari-Sassari di circa 15 km e un recupero di tempi di percorrenza di circa 18 minuti. Il progetto preliminare degli interventi è stato inoltrato al MIT in data 31.05.2007.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
			-		-		-		-		-					
Variante Macomer I	J24F05000010001	Prog. Preliminare*	-	-	7-2027	-	3-2030	2-2031	5-2029	9-2036	2-2031	7-2036	9-2036	Da avviare	-	-
Variante Macomer II	J24F05000010001	Prog. Preliminare*	-	-	7-2027	-	3-2030	2-2031	5-2029	3-2037	2-2031	2-2037	3-2037	Da avviare	-	-
Variante Campomela-Sassari	J24F05000010001	Prog. Preliminare*	-	-	7-2027	-	3-2030	2-2031	5-2029	8-2037	2-2031	7-2037	8-2037	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Macomer I	204	0	204	Prog. Preliminare	0	0							0
Variante Macomer II	106	0	106	Prog. Preliminare	0	0							0
Variante Campomela-Sassari	257	0	257	Prog. Preliminare	0	0							0
	568	0	568		0	0							0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari-Olbia, Cagliari-Sassari e Olbia-Sassari.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Rete Sarda

Tratte Cagliari-Sassari/Olbia

Progetto 1524: Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase di interventi finalizzati alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale sulla dorsale sarda a nord di Oristano verso Sassari e Olbia. gli interventi consistono nella soppressione di alcuni passaggi a livello a nord di Oristano ed interventi di velocizzazione degli itinerari nelle stazioni di Solarussa e Paulilatino, nonché istituzione Rango "C" nella intera tratta Cagliari – Sassari - Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta per percorrenza curve a 100km/h. Il progetto comprende anche l'adeguamento degli attraversamenti e/o parallelismi della linea ferroviaria Chilivani - Porto Torres, tra il km 40+000 e il km 45+000 ca, interessate dal Rio Calamasciu.



LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato Accordi Internazionali	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patiti Sud	Progetto di fattibilità Project review Invariante
			Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alla Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Velocizzazione Oristano-Sassari-Olbia (comprende soppressione PL a nord di Oristano, velocizzazione impianti Solarussa e Paulilatino, sistemazione idraulica Rio Calamasciu)		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
27	27	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	milioni di euro
27						27	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
27						27

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi sono in parte conclusi, in parte in corso di realizzazione ed in parte in progettazione.

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio								
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.					Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Velocizzazione Oristano-Sassari-Olbia (comprende soppressione PL a nord di Oristano, velocizzazione impianti Solarussa e Paulilatino, sistemazione idraulica Rio Calamasciu)	J47106000140001	Esecuzione	-	-	4-2007	11-2008	-	5-2011	-	-	2-2008	9-2018	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione Oristano-Sassari-Olbia (comprende soppressione PL a nord di Oristano, velocizzazione impianti Solarussa e Paulilatino, sistemazione idraulica Rio Calamasciu)	27	27	0	Realizzazione	19	14	15	1	2	8	2	0	0
	27	27	0		19	14	15	1	2	8	2	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari – Olbia, Cagliari – Sassari e Olbia – Sassari.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Rete Sarda

Tratte Cagliari-Sassari/Olbia

Progetto 1596: Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei servizi regionali nell'ambito della regione Sardegna. Gli interventi, diffusi sull'intero territorio regionale, consistono nella velocizzazione degli impianti ferroviari di Villamassargia, Decimomannu, Siliqua, Oristano, Macomer, Chilivani, e Abbasanta. Il progetto comprende anche interventi diffusi per la velocizzazione di alcune tratte ferroviarie a nord di Oristano, tramite correzione piano altimetriche di alcune curve, e interventi sui sistemi di segnalamento e sicurezza.



LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione stazioni rete sarda (comprende velocizzazione n° 6 impianti ed altri interventi minori)										X								X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	milioni di euro													
	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4	
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026		
19	19	0	0	0	17	2	0	0	0	0	0	0		

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I	
CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I	2016	2017
19							19	19	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I
agg.2016						2017
19						19

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi sono in parte conclusi, in parte in corso di realizzazione ed in parte in progettazione

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Velocizzazione stazioni rete sarda (comprende velocizzazione n° 6 impianti ed altri interventi minori)	J47109000020002	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2012	12-2017	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione stazioni rete sarda (comprende velocizzazione n° 6 impianti ed altri interventi minori)	19	19	0	Realizzazione	17	15	15	2	2	0	0	0	0
	19	19	0		17	15	15	2	2	0	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari – Olbia, Cagliari – Sassari e Olbia – Sassari.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

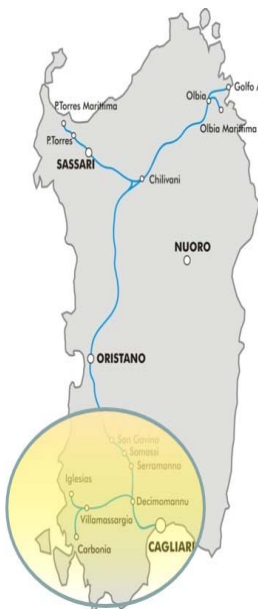
Rete Sarda

Tratte Cagliari-Sassari/Olbia

Progetto 1670: Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto rappresenta una prima fase del programma di ammodernamento della rete Sarda che mira al miglioramento dei servizi in ambito regionale e al potenziamento dei collegamenti con i principali nodi logistici (aree metropolitane, porti e aeroporti). Gli interventi consistono in ammodernamenti agli impianti di segnalamento per istituzione rango P sulle tratte Sulcis-Iglesiente e Oristano-Sassari/Olbia ed opere tecnologiche connesse allo spostamento della stazione di Olbia (opere civili previste in altro progetto).



LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
SCMT e rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia										X							X	
Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia										X							X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
33	33	di cui:	0	0	0	20	13	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Inserimento nel perimetro delle opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia (finanziamenti regione Sardegna)
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
20				13			33	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione delle opere tecnologiche connesse all'arretramento della stazione di Olbia.
20				13		33	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi di ammodernamento sono in corso di realizzazione. Per le opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia è stata sviluppata la progettazione.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
SCMT e rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia	J79B12000030001	Esecuzione	-	-	-	-	9-2015	-	-	9-2019	6-2016	4-2018	9-2019	-	-	-
Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	J79B12000030001	Prog. Definitivo	-	-	-	-	9-2015	-	-	-	2-2017	9-2018	-	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	13	13	0	Realizzazione	0	0	0	0	7	6	0	0	0
SCMT e rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia	20	20	0	Realizzazione	4	4	4	3	4	6	3	0	0
	33	33	0		4	4	4	3	12	11	3	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari – Olbia, Cagliari – Sassari, Olbia – Sassari e Cagliari-Iglesias/CarboniaRiqualificazione

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Rete Sarda

Tratte Cagliari-Sassari/Olbia

Progetto P083: Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto completa il primo stralcio del programma di ammodernamento della rete Sarda che mira al miglioramento dei servizi in ambito regionale e al potenziamento dei collegamenti con i principali nodi logistici (aree metropolitane, porti e aeroporti). Gli interventi consistono nel completamento dell'attrezzaggio tecnologico con istituzione rango P sull'intera rete sarda, nel rinnovo del sistema di distanziamento sulla tratta Cagliari – S.Gavino, in rettifiche di tracciato e piccole varianti per la velocizzazione delle tratte a nord di Oristano e nella realizzazione di interventi diffusi per la soppressione passaggi a livello ed il miglioramento della qualità del servizio e accessibilità nelle stazioni.



LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patiti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento commissioni merci Completamento valichi alpini Alla Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano, rettifiche di tracciato e piccole varianti Oristano-Chilivani-Sassari/Olbia e interventi diffusi per eliminazione interferenze e miglioramento accessibilità		X	X
Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano, rettifiche di tracciato e piccole varianti Oristano-Chilivani-Sassari/Olbia e interventi diffusi per eliminazione interferenze e miglioramento accessibilità		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
100	100	di cui: 100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
100							100

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
100						100

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Da avviare studi di fattibilità degli interventi la cui priorità è concertata con la Regione Sardegna

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
		Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità		
		Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine						
Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano, rettifiche di tracciato e piccole varianti Oristano-Chilivani-Sassari/Olbia e interventi diffusi per eliminazione interferenze e miglioramento accessibilità	J74H16000590001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano, rettifiche di tracciato e piccole varianti Oristano-Chilivani-Sassari/Olbia e interventi diffusi per eliminazione interferenze e miglioramento accessibilità	J77B16000290001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2017	12-2019	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano, rettifiche di tracciato e piccole varianti Oristano-Chilivani-Sassari/Olbia e interventi diffusi per eliminazione interferenze e miglioramento accessibilità	50	50	0	Realizzazione	6	6	6	4	39	1	0	0	0
Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano, rettifiche di tracciato e piccole varianti Oristano-Chilivani-Sassari/Olbia e interventi diffusi per eliminazione interferenze e miglioramento accessibilità	50	50	0	Realizzazione	4	0	0	4	18	28	0	0	0
	100	100	0		9	6	6	9	57	28	0	0	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari – Olbia, Cagliari – Sassari e Olbia – Sassari.

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Studi e fondo salvaguardia

Studi e fondo salvaguardia

Programma NA006: Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il fondo rappresenta prevedibili esigenze programmatiche connesse al superamento del limite di spesa delle opere in corso di realizzazione che non trovano capienza nel recupero dei ribassi d'asta e negli imprevisti dei singoli progetti di investimento. Il fondo è utilizzato anche per rappresentare i definanziamenti ed i successivi rifinanziamenti operati dalle Leggi di Stabilità su capitoli di spesa non attribuiti a specifici investimenti (Es. cap. MEF/7122 PG2 "Contributi per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie").



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Colfinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie										X								

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
	250	0	0	0	0	0	0	50	50	50	50	50	0

milioni di euro

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	
250							250

milioni di euro

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0			-415	415		0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

non applicabile

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo
Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie		250,0	0,0	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
	250	0	250		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

non applicabile

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Studi e fondo salvaguardia

Studi e fondo salvaguardia

Progetto NA026: Studi di fattibilità e progettazioni

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende primi studi di fattibilità tecnico-economica per interventi di potenziamento e/o sviluppo della rete ferroviaria nazionale previsti in accordi/intese siglate da Ministeri e EE.LL. o nei piani di sviluppo del Gestore. L'opera pubblica è ammessa al finanziamento a valere sul «Fondo progetti» a seguito della valutazione positiva dello studio di di pre-fattibilità elaborato a cura del proponente. Tale documento istruttorio a supporto di una nuova proposta di programma o progetto di investimento per il potenziamento o lo sviluppo infrastrutturale, contiene una prima stima dell'impatto sulla domanda e sulla gestione dei servizi. Tale documento è finalizzato alla valutazione della coerenza con gli indirizzi individuati nel PGTL e al possibile inserimento nel DPP necessario per il finanziamento del Progetto di fattibilità che sarà operativamente avviato con la contrattualizzazione nel CdP-I (Art.4 comma 1.d.ii).



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato al DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Reggia FSC Patù Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Fondo Studi di fattibilità		X	
Progettazione delle opere per la permeabilità della linea storica Torino - Genova, nell'ambito della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi		X	
Studio di fattibilità analisi trasportistiche e valutazione di capacità della rete ferroviaria		X	
Studio di fattibilità e progettazione preliminare raddoppio Palmanova-Udine e Nodo di Udine		X	
Raddoppio Torino-Pinerolo (progettazione)		X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

60 21 di cui: 16 0 0 0 6 2 3 4 5 25 0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	
21		7				33	60	Estensione del perimetro del programma con ulteriori interventi da avviare a progettazione di fattibilità. Inserimento nel perimetro delle progettazioni relative al raddoppio Torino-Pinerolo (da P055_B) e alla permeabilità del nodo di Genova a seguito della realizzazione del Terzo valico dei Giovi (da NA011) Scorporo dal perimetro delle progettazioni degli interventi sulle linee Codogno-Cremona-Mantova (vedi I178), Pusteria-variante di riga (vedi I1725), Firenze-Empoli (vedi P146) e Civitanova-Macerata-Albacina (Vedi P147).

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	
10		7		5		21	Le nuove risorse sono destinate all'avvio/affinamento di primi studi di fattibilità tecnico-economica per interventi di natura programmatica, finalizzati allo sviluppo del traffico passeggeri e merci. Ad oggi si prevede di avviare i seguenti studi: • Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure • Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto • Raddoppio Aprilia-Nettuno • Potenziamento Padova-Castelfranco.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Le risorse consentono di avviare lo studio di fattibilità tecnico-economica di interventi prioritari previsti in accordi e intese istituzionali non ancora esplicitati su specifiche righe di contratto. I principali studi riguardano l'adeguamento della linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana, il potenziamento delle linee Maerne-Castelfranco, il collegamento aeroporto di Olbia e il PRG Cagliari.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale								Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.					Esecuzione		Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine				Inizio	Fine	
Studio di fattibilità e progettazione preliminare raddoppio Palmanova-Udine e Nodo di Udine	J61H04000210001	Studio di fattibilità	10-2014	4-2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Progettazione delle opere per la permeabilità della linea storica Torino - Genova, nell'ambito della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi	J81J04000000001	Prog. Definitivo	4-2012	5-2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Torino-Pinerolo (progettazione)	J77I09000010002	Prog. Definitivo	12-2009	9-2010	12-2010	3-2012	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Studio di fattibilità analisi trasportistiche e valutazione di capacità della rete ferroviaria	J52F14000080001	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo Studi di fattibilità		Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Fondo Studi di fattibilità	49	10	39	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Progettazione delle opere per la permeabilità della linea storica Torino - Genova, nell'ambito della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi	3	3	0	Prog. Definitivo	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Raddoppio Torino-Pinerolo (progettazione)	7	7	0	Prog. Definitivo	4	4	4	0	0	0	0	0	0	2
Studio di fattibilità e progettazione preliminare raddoppio Palmanova-Udine e Nodo di Udine	1	1	0	Studio di fattibilità	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Studio di fattibilità analisi trasportistiche e valutazione di capacità della rete ferroviaria	1	1	0	Studio di fattibilità	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	60	21	39		6	5	6	0	0	1	1	1	1	13

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico passeggeri e merci

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Studi e fondo salvaguardia

Studi e fondo salvaguardia

Programma NA036: Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il fondo rappresenta esigenze finanziarie connesse alla mancata esigibilità di risorse comunitarie, regionali o comunali previste in specifiche convenzioni di sovvenzione, da riassegnare a specifici progetti al fine di garantire la funzionalità delle opere in corso di realizzazione.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato PIS XIII Allegato Accordi Internazionali FSC Patiti Sud FSC Cabina di Regia UE - workplan corridoio Cofinanziamenti UE Altri Provvedimenti* Allegato al DEF 2017	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamnto tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamnto connessioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.		X	

Stato attuativo-finanziario: Programma pluriennale di interventi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
145	145	di cui: 98	0	7	40	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo								CdP-I 2017	Riduzione della dotazione del fondo ai fini della prosecuzione di interventi cofinanziati da fondi UE
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2016		
188			-43				145		

Evoluzione coperture finanziarie						CdP-I 2017	La riduzione della dotazione del fondo è conseguente al reintegro dei finanziamenti su interventi cofinanziati da fondi UE che hanno registrato spese ammissibili inferiori a quanto preventivato
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni		
188			-7	40	-75	145	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

non applicabile

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	Stato attuativo	
Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.			145,2	145,2	0,0	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
	145	145	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	145

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

non applicabile

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

La nuova linea AV/AC, attraversa tutto il nodo lungo il corridoio già utilizzato dalla linea ferroviaria esistente per un totale di 17,7 km, di cui oltre la metà in galleria. L'opera è costituita essenzialmente da un "passante in superficie" ed uno in "sotterraneo". Il progetto prevede anche la realizzazione di una nuova stazione sotterranea nell'area dell'attuale Stazione Centrale. Sono inoltre previste due interconnessioni: una con la linea per Padova-Venezia e una con la linea per Verona.



LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Nodo AV/AC Bologna			X			X	X			X				X				X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
2.019	2.019	di cui: 1.449	0	0	0	570	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
2.019							2.019

Evolutione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
2.019						2.019

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Nel mese di ottobre 2007 è stato attivato il passante in superficie. A giugno 2012 è stato attivato il passante AV in galleria, mentre la stazione interrata AV di Bologna è stata attivata a giugno 2013.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Nodo AV/AC Bologna	J51C91000000008	Esercizio	-	4-2013	9-2012	6-2018	3-2010	5-2014	7-2009	2-2012	11-1999	11-2017	6-2013	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

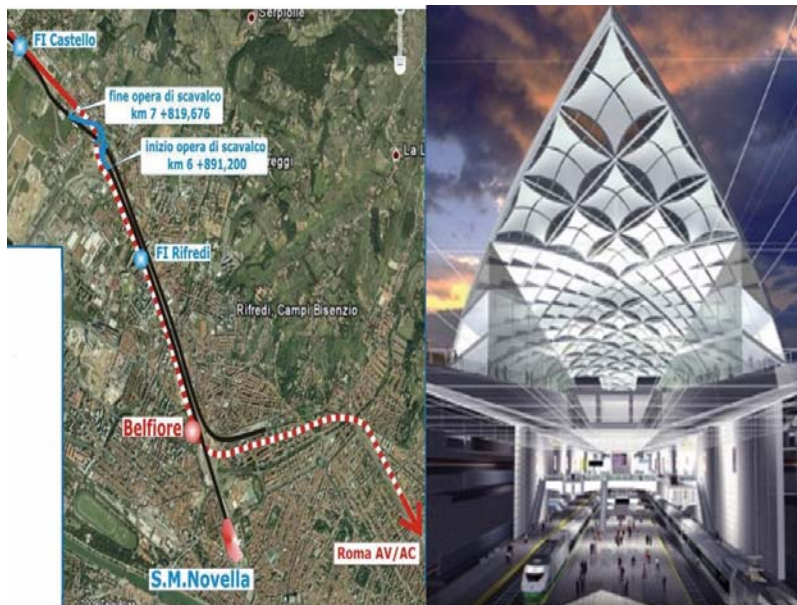
	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo AV/AC Bologna	2.019	2.019	0	Realizzazione	1.934	1.876	1.898	26	15	25	13	42	1
	2.019	2.019	0		1.934	1.876	1.898	26	15	25	13	42	1

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto prevede l'attraversamento della linea AV/AC a Firenze avviene lungo l'attuale corridoio ferroviario Castello-Campo di Marte. La nuova infrastruttura ha lunghezza di circa 9 km e, tranne i tratti terminali di Castello-Rifredi e di Campo di Marte, è realizzata da due gallerie parallele della lunghezza di 6,5 km. Nel tratto Castello-Rifredi è previsto il cosiddetto "scavalco" che renderà indipendente il collegamento AV/AC da quello tra Firenze Rifredi e Firenze Campo Marte, prevalentemente dedicato al trasporto regionale e merci. Lungo il passante sotterraneo è prevista in zona Belfiore-Macelli la stazione AV/AC di Firenze, il cui progetto è stato redatto dal gruppo Norman Foster & Partners e Ove Arup, vincitore del concorso internazionale di progettazione. A settembre 2011 è stato attivato lo "scavalco", che costituisce la 1^ fase funzionale del progetto.



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patù Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alla Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
Progettazione e realizzazione passante e stazione AV/AC Firenze						X				X			X				X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.612	1.612	di cui: 151	0	0	0	1.461	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo							
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.612							1.612

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
1.612						1.612

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

I lavori di realizzazione della nuova stazione AV in area Belfiore e del passante AV, sono stati fortemente rallentati a partire dal 2012, a seguito dell'indisponibilità del sito di destinazione finale delle terre scavate sia per la stazione che per il passante AV. Da luglio 2014 si è avuta una ripresa dei lavori nel cantiere della stazione AV, in coincidenza della cessione delle quote avvenuta all'interno della compagine societaria di Nodavia (completata formalmente a settembre dello stesso anno), che ha permesso il riavvio delle attività di scavo e realizzazione dei pali di fondazione.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Progettazione e realizzazione passante e stazione AV/AC Firenze	J91C04000000008	Esecuzione	-	-	1-2004	3-2014	1-2004	1-2018	10-2005	6-2018	8-2006	6-2020	6-2020	Conclusa	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Progettazione e realizzazione passante e stazione AV/AC Firenze	1.612	1.612	0	Realizzazione	1.323	715	788	21	94	214	423	60	11
	1.612	1.612	0		1.323	715	788	21	94	214	423	60	11

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito di un programma di interventi per l'adeguamento della linea DD.ma Roma-Firenze agli standard tecnologici del Sistema Alta Velocità / Alta Capacità italiano. Gli interventi consistono nell'adeguamento del sistema di segnalamento allo standard interoperabile (sistema ETCS/ERTMS) comprensivo di upgrade delle Sotto Stazioni Elettriche (SSE) e delle telecomunicazioni (GSMR).



LOCALIZZAZIONE

Toscana
Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patii Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading linea DDma Firenze-Roma						X		X	X				X					

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
350	350	di cui: 0	0	0	0	350	0	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	
350							350

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
350						350

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

1) In corso lavori per rinnovo armamento, TE ed IS.2) Affidati i lavori di ERTMS, ACC-M e GSM-R e per SSE linea DD.3) Affidati i lavori per estensione DOTE sulla linea AV.4) In corso gli interventi di upgrade delle SSE della linea storica.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
Upgrading linea DDma Firenze-Roma	J44H14000090005	Esecuzione	6-2014	5-2015	12-2014	4-2017	9-2016	2-2018	3-2015	10-2016	9-2016	12-2019	6-2019	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading linea DDma Firenze-Roma	350	350	0	Realizzazione	32	23	25	48	108	89	62	14	3
	350	350	0		32	23	25	48	108	89	62	14	3

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Condizioni per l'aumento della capacità, incremento del livello di affidabilità del sistema.

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto consiste nella realizzazione dell'ingresso urbano della tratta AV/AC Roma - Napoli nel nodo di Napoli e si sviluppa per una lunghezza di 6,2 Km, oltre a 1,2 km per i binari di accesso alla stazione di Napoli Centrale. All'altezza del bivio "Casoria Nord" è previsto un collegamento della linea AV/AC Roma-Napoli con la "Linea a Monte del Vesuvio" (collegamento Nord-Sud), che offrirà la possibilità d'istradare i treni AV/AC verso sud in direzione Salerno - Battipaglia - Reggio Calabria. E' prevista inoltre la costruzione della stazione "porta" di Napoli Afragola e la costruzione di un impianto per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile (IDP di Napoli) che è stato attivato nel 2007.

Le opere in corso riguardano principalmente il completamento della nuova Stazione è stata progettata da Zaha Hadid, vincitrice di un concorso internazionale promosso dal Gruppo FS. Il corpo centrale del fabbricato di stazione, lungo 400 metri, scavalcherà i binari come un grande ponte, sviluppandosi per oltre 30 mila metri quadrati su 4 livelli aperti al pubblico. Il progetto prevede inoltre una superficie esterna di circa 150 mila mq caratterizzati da aree verdi, un parcheggio per circa 1.400 posti auto e diversi terminal per autobus turistici e regionali.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Partì Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
penetrazione urbana linea AV Roma-Napoli, collegamento nord-sud e nuova stazione Afragola						X				X			X				X	
penetrazione urbana linea AV Roma-Napoli, collegamento nord-sud e nuova stazione Afragola						X				X			X				X	

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
504	504	di cui: 384	0	0	58	62	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo	
------------------	--

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
504							504

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
504						504

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

A dicembre 2009 è stata attivata il tratto della penetrazione urbana della linea AV/AC Roma-Napoli. A giugno 2016 è stata attivata la fermata di Napoli Afragola, il cui completamento

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità		
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine						
penetrazione urbana linea AV Roma-Napoli, collegamento nord-sud e nuova stazione Afragola	J27111000790001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2012	-	4-2012	9-2013	-	Conclusa	-	-
penetrazione urbana linea AV Roma-Napoli, collegamento nord-sud e nuova stazione Afragola	J21C91000000008	Esecuzione	-	-	7-2008	11-2008	7-2009	3-2017	4-2007	2-2020	4-1999	4-2021	-	Conclusa	-	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
penetrazione urbana linea AV Roma-Napoli, collegamento nord-sud e nuova stazione Afragola	3	3	0	Realizzazione	3	3	3	0	0	0	0	0	0
penetrazione urbana linea AV Roma-Napoli, collegamento nord-sud e nuova stazione Afragola	501	501	0	Realizzazione	450	374	424	26	7	7	7	15	14
	504	504	0		453	377	427	26	8	7	7	15	14

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Tabella A09-Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

Progetto A5000_4: Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici
	Allegato ai DEF 2017 Altri Provvedimenti* Cofinanziamenti UE UE - workplan corridoio FSC Cabina di Regia FSC Patti Sud Accordi Internazionali PIS XIII Allegato PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità Project review Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza Potenziamento tecnologico Sistemi regionali e metropolitani Potenziamento commissioni merci Completamento valichi alpini Alta Velocità di Rete (AVR)
Intervento / Opere funzionali			
Rischi noti su CVI TO-MI-NA		X	X
Upgrading tecnologie tratta AV/AC Torino-Milano		X	X
Miglioramenti tecnologici agli impianti di segnalamento della linea AV/AC TO-MI-NA		X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
242	242	di cui: 0	0	0	0	0	242	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo							CdP-I 2017	Esplicitazione opere da programma
CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi		
212	30						242	

Evoluzione coperture finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
212	30					242

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Gli interventi di adeguamento tecnologico sono in corso di realizzazione

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Miglioramenti tecnologici agli impianti di segnalamento della linea AV/AC TO-MI-NA	J67111000040001	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	11-2011	1-2014	10-2011	12-2017	-	-	-	-
Upgrading tecnologie tratta AV/AC Torino-Milano	J34H15001050001	Esecuzione	-	-	6-2016	5-2017	9-2017	2-2018	8-2017	11-2017	9-2017	8-2019	12-2018	-	-	-	-
Rischi noti su CVI TO-MI-NA		Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2022	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Rischi noti su CVI TO-MI-NA	202	202	0	Realizzazione	81	81	81	0	0	0	0	0	0	120
Miglioramenti tecnologici agli impianti di segnalamento della linea AV/AC TO-MI-NA	15	15	0	Realizzazione	10	10	9	2	3	0	0	0	0	0
Upgrading tecnologie tratta AV/AC Torino-Milano	25	25	0	Realizzazione	0	0	0	0	14	10	1	0	0	0
	242	242	0		91	91	91	3	17	10	1	0	0	120

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della regolarità della circolazione su rete AV

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi

Galleria dei Giovi e Nodo di Genova

Progetto 0343: Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto mira all'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse Milano-Genova. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea a doppio binario avente caratteristiche AV/AC tra Genova e Tortona e delle interconnessioni con la linea storica Milano-Genova e con la linea Alessandria - Novi. La nuova infrastruttura si sviluppa per una lunghezza di circa 53 km, prevalentemente in galleria, ed oltre 14 km di linee di interconnessione con la rete esistente, per un totale di circa 67 km. Interamente integrato con la rete esistente, il Terzo Valico dei Giovi sarà interconnesso a sud con il Nodo di Genova, per assicurare il collegamento diretto con i bacini portuali e con la linea Genova-Ventimiglia ed a nord, nelle direzioni di Torino, Novara, Milano e Piacenza, attraverso le connessioni con le linee convenzionali in prossimità di Novi Ligure e di Tortona.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte
Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica		Status DPP		Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Invariante	Project review	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Opere propedeutiche e progettazioni progresse	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
1° lotto costruttivo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2° lotto costruttivo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3° lotto costruttivo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4° lotto costruttivo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5° lotto costruttivo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6° lotto costruttivo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Intervento da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari	Sez. 3	Sez. 4
-------	---------------------------------------	--------------------------------	--------	--------

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
6.200	5.367	di cui: 4.202	1.065	100	0	0	833	0	0	0	0	0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
6.200							6.200

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
3.817				1.550		5.367

Il Quinto Lotto Costruttivo prevede sostanzialmente lo scavo in galleria dell'Interconnessione di Voltri binario pari e un ulteriore tratto della Galleria di Valico. E' inoltre previsto il completamento delle trincee da pk ~47+375 a pk ~49+130 e del rilevato di linea dalla pk ~49+130 a ~52+980 (fine tratta) ed il completamento dello Shunt di Novi Ligure.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Atto Integrativo stipulato tra RFI e COCIV in data 11.11.2011- stabilisce che (art. 3.2.1 lett. b) "i lotti costruttivi successivi al primo lotto costruttivo saranno automaticamente conclusi e contrattualizzati solo mediante comunicazione da RFI al Consorzio che sono state effettivamente assegnate e rese disponibili a RFI ulteriori "tranches" di risorse finanziarie che consentano, di volta in volta, la completa realizzazione di ciascun lotto costruttivo successivo al primo lotto costruttivo". I Lotti Costruttivi 1, 2 e 3 sono finanziati ed in fase di realizzazione. Con Delibera 56/2015 (pubblicata sulla GUCE il 22 gennaio 2016), il CIPE ha autorizzato la rimodulazione dei Lotti Costruttivi e l'avvio dei lavori del Terzo Lotto Costruttivo. In data 18.03.2016 RFI ha formalizzato al Consorzio COCIV la consegna del Terzo Lotto Costruttivo. Con l'aggiornamento 2016 del CdP-I sono state stanziati a valere della legge di Stabilità 2016, ulteriori risorse per 1.630 mln di euro a copertura del 4° lotto costruttivo approvato dal CIPE con delibera n.42 del 2016 del 10 agosto 2016.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio			
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità		
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine						
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse	F81H92000000008	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Conclusa	Concluse	Concluse	
1° lotto costruttivo	F81H92000000008	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	3-2010	-	4-2012	5-2018	-	Conclusa	Concluse	Concluse	
2° lotto costruttivo	F81H92000000008	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	6-2016	-	4-2013	12-2019	-	Conclusa	Concluse	Concluse	
3° lotto costruttivo	F81H92000000008	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2016	3-2020	-	Conclusa	Concluse	Concluse	
4° lotto costruttivo	F81H92000000008	Prog. Definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2017	3-2021	-	In corso	Concluse	Concluse	
5° lotto costruttivo	F81H92000000008	Prog. Definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2018	5-2021	-	In corso	Concluse	-	
6° lotto costruttivo	F81H92000000008	Prog. Definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2022	3-2019	12-2021	3-2022	In corso	Concluse	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse	220	220	0	Realizzazione	219	219	219	0	0	0	1		0
1° lotto costruttivo	500	500	0	Realizzazione	463	369	369	11	45	75	0	0	0
2° lotto costruttivo	860	860	0	Realizzazione	783	54	383	78	134	203	62		0
3° lotto costruttivo	607	607	0	Realizzazione	596	0	73	105	225	39	165	0	0
4° lotto costruttivo	1.630	1.630	0	Realizzazione	0	0	0	45	276	440	620	248	0
5° lotto costruttivo	1.550	1.550	0	Realizzazione	0	0	0	0	108	459	632	350	0
6° lotto costruttivo	833	0	833	Prog. Definitivo°	0	0							0
	6.200	5.367	833		2.060	642	1.044	239	788	1.217	1.480	599	0

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La linea consentirà di aumentare in maniera significativa l'offerta di trasporto, migliorando i collegamenti ferroviari fra il sistema portuale di Genova e il Nord del Paese, il Centro e Nord Europa (Rotterdam, Anversa). I lavori di realizzazione del Quinto Lotto non conseguono obiettivi autonomi, che saranno invece conseguiti al completamento dell'opera. I lavori di realizzazione del Quinto Lotto non conseguono obiettivi autonomi, che saranno invece conseguiti al completamento dell'opera.

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale

Tratta Torino-Milano-Verona

Progetto 0325: Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto mira all'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse orizzontale Milano-Venezia e si configura come ulteriore lotto funzionale della tratta Milano - Verona, in continuità con la tratta Milano-Treviglio già in esercizio. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC tra Treviglio e Brescia per uno sviluppo complessivo di circa 58 km. Il tracciato, che attraversa 20 comuni nelle province di Milano, Bergamo e Brescia, è integrato alle linee storiche attraverso il proseguimento verso Milano costituito dalla linea Milano - Treviglio, prima tratta già realizzata della Linea AV/AC Milano - Verona, e attraverso l'ingresso nella stazione di Brescia realizzata mediante l'interconnessione di Brescia Ovest. La nuova infrastruttura ha origine nel Comune di Cassano d'Adda, come prosecuzione del quadruplicamente Milano - Treviglio, e si sviluppa per circa 40 km in stretto affiancamento al tracciato del raccordo autostradale Brescia - Milano della BreBeMi (Brescia - Bergamo - Milano). Si innesta nel nodo di Brescia tramite l'interconnessione Brescia Ovest lunga circa 12 km e il successivo tratto di attraversamento urbano lungo 7 km in affiancamento alla linea ferroviaria convenzionale fino alla stazione di Brescia Centrale, dove è prevista la sistemazione del piano del ferro.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1° lotto costruttivo	X	X				X				X			X	X				
2° lotto costruttivo	X	X				X				X			X	X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
2.050	2.050	di cui: 502	1.314	100	134	0	0	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
2.050							2.050

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultime	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
2.050			0		0	2.050

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

L'intervento è stato attivato commercialmente nel mese di dicembre 2016

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1° lotto costruttivo	J41C07000000001	Esercizio	-	-	3-2008	10-2014	5-2011	-	11-2011	12-2013	5-2011	12-2018	-	Conclusa	Concluse	Concluse
2° lotto costruttivo	J41C07000000001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	5-2011	12-2018	12-2016	Conclusa	Concluse	Concluse

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1° lotto costruttivo	1.131	1.131	0	Realizzazione	1.092	813	1.017	22	29	29	18	15	0
2° lotto costruttivo	919	919	0	Realizzazione	777	729	729	12	6	21	32	55	65
	2.050	2.050	0		1.869	1.542	1.746	34	35	50	50	70	65

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale

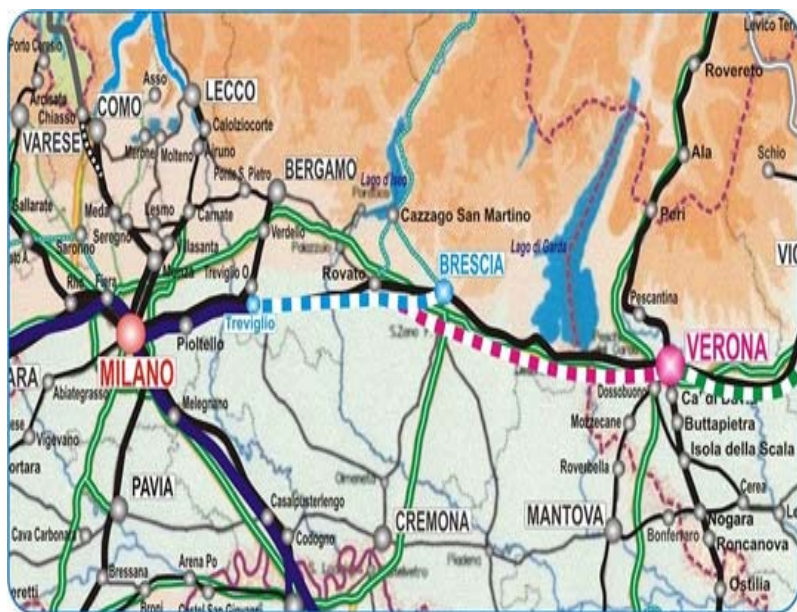
Tratta Torino-Milano-Verona

Progetto 0361: Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto mira all'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse orizzontale Milano-Venezia e si configura come lotto funzionale di completamento della tratta Milano - Verona. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC tra Brescia e Verona, delle opere funzionali all'ingresso della nuova linea nei nodi di Brescia (est) e Verona (ovest) e dell'interconnessione Verona Mercè. La nuova configurazione del progetto non prevede più la realizzazione dello shunt di Brescia (tra Brescia Ovest e Brescia Est per 30,5 Km) che viene sostituito dal quadruplicamento in uscita da Brescia Est di lunghezza circa 10 km. Pertanto la nuova linea ha uno sviluppo complessivo di circa 57 km.

In uscita da Brescia, la tratta Brescia-Verona si sviluppa per i primi 10 km in affiancamento alla linea ferroviaria esistente, quindi si separa da essa per una lunghezza di circa 5 km per poi affiancarsi per circa 33 km all'autostrada A4 Milano -Venezia, nel tratto finale torna ad affiancarsi per circa 7 km alla linea FS esistente Milano-Venezia. E' inoltre prevista l'interconnessione di Verona Mercè per uno sviluppo di 2,2 km. Il progetto prevede inoltre la realizzazione delle opere funzionali all'ingresso della nuova linea nel nodo di Verona (Nodo di Verona Ovest), con ingresso sugli attuali binari 4 e 6 della Stazione di Verona Porta Nuova, e di una nuova linea indipendente merci per il collegamento diretto verso la direttrice Brennero.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia
Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica		Status DPP	Obiettivi strategici							
Intervento / Opere funzionali	PI S XI Allegato	PI S XIII Allegato	Allegato al DEF 2017	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 1° lotto costruttivo	X	X	X	X	X	X	X	X			
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 2° lotto costruttivo	X	X	X	X	X	X	X	X			
Nodo di Verona Ovest	X	X	X	X	X	X	X	X			
2° lotto funzionale: Quadruplicamento in uscita da Brescia	X	X	X	X	X	X	X	X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
3.430	2.875	di cui: 2.875	0	0	0	0	555	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Revisione del perimetro del Progetto con inserimento del quadruplicamento in uscita da Brescia in sostituzione dello shunt di Brescia
3.837			-407				3.430	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017	L'intervento costituisce il secondo e ultimo lotto costruttivo della fase funzionale Brescia Est-Verona; nello specifico riguarda il completamento delle opere civili, la sovrastruttura ferroviaria e l'attrezzaggio tecnologico della linea.
2.268				607		2.875	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

Il progetto preliminare dell'intera linea AV/AC Milano – Verona, di cui fa parte la tratta AV/AC Brescia-Verona di competenza del General Contractor Cepav Due, è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, con delibera CIPE n. 120 del 5 dicembre 2003 pubblicata sulla G.U.R.I. n.132 dell'8 Giugno 2004. Nel mese di settembre 2014 è stato avviato l'iter per l'approvazione del Progetto Definitivo ai sensi del D. L.vo 163/2006; la Conferenza dei Servizi istruttoria ai sensi degli artt.166 e ss. Del D.Lgs.163/2006 per la tratta AV/C si è tenuta in data 06.11.2014. Contestualmente, a settembre 2014 il Consorzio Cepav Due ha dato avvio alle procedure, ai sensi del D.Lgs.163/2006, di Verifica di Ottemperanza e di Valutazione di Impatto Ambientale per le Varianti prescritte dal CIPE con l'approvazione del Progetto Preliminare, entrambe concluse positivamente. Risultano acquisiti i pareri/delibere da parte di tutti i soggetti invitati alla Conferenza di Servizi, tra cui la Delibera n. X/3055 della Regione Lombardia del 23.1.2015, che ha espresso parere favorevole sul progetto definitivo a condizione che vengano recepite integralmente le prescrizioni e le raccomandazioni riportate al par.4 dell'Allegato A) alla medesima delibera, tra cui, più rilevanti, l'aggiornamento dello studio trasportistico, la rivisitazione della soluzione per l'ingresso est a Brescia con il quadruplicamento della linea storica e la valutazione, in alternativa al quadruplicamento veloce, di un intervento di potenziamento tecnologico della linea esistente. In relazione al parere espresso dalla Regione Lombardia, su richiesta del MIT, RFI ha proceduto all'affidamento dello studio finalizzato ad aggiornare le previsioni di traffico per la direttrice Milano – Venezia e conseguire un'analisi comparativa sui possibili scenari infrastrutturali richiesti dalla Regione, ivi compreso il solo potenziamento tecnologico della linea storica. In pendenza del completamento degli studi, è stata condotta una prima valutazione che si limita a verificare se l'infrastruttura attuale, anche in presenza di un potenziamento tecnologico, sarebbe in grado di sostenere - con la necessaria affidabilità - i traffici che già ad oggi si prevede circoleranno sulla direttrice sulla base di uno scenario di traffico di tipo "lower bound" (volume minimo confidente). Dalla suddetta analisi risulta che la linea storica, sia nell'assetto attuale che in presenza di un potenziamento tecnologico, non è in grado di garantire livelli di capacità necessari per esercire in maniera adeguata il livello di servizio minimo confidente nell'anno 2025. Al fine di conseguire il condiviso obiettivo di procedere alla consegna dei lavori, RFI ha chiesto al MIT di valutare la possibilità di proporre al CIPE l'autorizzazione all'avvio di un primo lotto funzionale costituito dal solo tratto Brescia Est-Verona, invariante rispetto agli scenari infrastrutturali oggetto degli studi in corso, rinviando alle risultanze dei suddetti studi le determinazioni sul completamento dell'Opera.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedura autorizzative	Procedura di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 1° lotto costruttivo	F81H9100000008	Prog. Definitivo	4-2014	11-2017	3-2014	6-2019	-	-	11-2019	7-2024	10-2017	8-2022	-	In corso	In corso	Da avviare
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 2° lotto costruttivo	F81H9100000008	Prog. Definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	1-2019	1-2023	7-2024	In corso	In corso	Da avviare
Nodo di Verona Ovest	F81H9100000008	Prog. Definitivo	-	-	-	-	-	-	-	7-2024	5-2019	9-2025	7-2024	-	-	-
2° lotto funzionale: Quadruplicamento in uscita da Brescia	F81H9100000008	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 1° lotto costruttivo	1.892	1.892	0	Realizzazione	6	6	12	54	73	172	365	466	749
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 2° lotto costruttivo	607	607	0	Realizzazione	0	0	0	0	0	0	0	21	586

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

Nodo di Verona Ovest	376	376	0	Realizzazione	1	0	0	0	0	0	0	0	34	342
2° lotto funzionale: Quadruplicamento in uscita da Brescia	555	0	555	Prog. Definitivo°	0	0								0
	3.430	2.875	555		7	6	12	54	73	172	365	521	1.67	7

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale

Tratta Verona-Padova-Venezia

Progetto 0362A: Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto rappresenta l'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse orizzontale Milano-Venezia e si configura come primo lotto funzionale della tratta Verona-Padova. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC tra Verona e Altavilla Vicentina, dove, al Km. 44+250 è previsto un bivio (bivio Vicenza) per innesto della linea AV/AC sulla linea storica. Il Lotto Funzionale prevede inoltre la realizzazione delle opere funzionali all'ingresso della nuova linea nel nodo di Verona (Nodo di Verona Est), inclusa la realizzazione di una nuova stazione elementare AV/AC a Verona Porta Nuova.

Il tracciato ha inizio a Verona Porta Vescovo e fino al km 4+000 circa corre in affiancamento alla linea storica Milano-Venezia. Al km 4+000 la tratta AV/AC si distacca dalla linea esistente per portarsi in affiancamento (a sud) alla bretella di raccordo tra l'autostrada A4 e la S.S. 11 fino al km 6+500 nel comune di S. Martino Buon Albergo. Da tale progressiva la tratta si sviluppa in corridoio libero fin oltre l'abitato di S. Bonifacio, parallelamente alla strada provinciale Porcilana, e successivamente si riaffianca alla linea esistente fino al comune di Altavilla Vicentina (poco prima dell'ambito comunale di Vicenza) dove si riconnette alla linea storica al km 44+250. Per quanto riguarda l'ingresso nel Nodo di Verona, il progetto prevede la realizzazione di due nuovi binari AV/AC per una lunghezza complessiva di 6,6 km, in affiancamento a sud della linea Storica. Lungo il tracciato è prevista la realizzazione di un nuovo ponte sull'Adige e la realizzazione di una stazione elementare AV/AC a Verona Porta Nuova, e di un nuovo scalo merci a nord della linea storica in zona Cason.



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica						Status DPP		Obiettivi strategici									
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patto Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nodo di Verona est	X	X				X			X	X			X	X				
Tratta Verona-Bivio Vicenza 1° lotto costruttivo	X	X				X		X	X	X			X	X				
Tratta Verona-Bivio Vicenza 2° lotto costruttivo	X	X				X		X	X	X			X	X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

3.140 1.364 di cui: 1.274 90 0 0 0 0 1.776 0 0 0 0 0

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Incremento delle stime di costo conseguente all'eventuale recepimento delle prescrizioni al progetto definitivo della tratta Verona-Bivio Vicenza in sede di CdS .
2.790			350				3.140	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
1.364						1.364

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

A far data da luglio 2014, sono stati sottoscritti specifici Protocolli di Intesa tra il MIT, la Regione Veneto, il Comune di Vicenza e RFI, mirati a definire una diversa soluzione di tracciato per l'attraversamento del territorio vicentino, condivisa con il territorio e coerente con l'obiettivo di ridurre i costi di realizzazione dell'opera. In data 29-30 ottobre 2015 è stato sottoscritto l'Addendum al Protocollo d'Intesa del luglio 2014 per l'attraversamento del territorio vicentino con il quale, tra l'altro, si è convenuto di riarticolare la Verona-Padova in tre lotti funzionali. Con l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, in coerenza con quanto previsto dall'Addendum al Protocollo d'Intesa, i lotti funzionali della tratta sono stati quindi riarticolati come segue:- 1^ lotto Funzionale: "Verona-Bivio Vicenza", - 2^ lotto Funzionale: "Attraversamento di Vicenza", - 3^ lotto Funzionale: "Vicenza-Padova" RFI ha trasmesso al MIT il Progetto Definitivo. L'iter autorizzativo è in corso

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Nego.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine				
			4-2016	3-2018	3-2018	8-2019	-	-	12-2019	10-2020	2-2020	12-2024				12-2024
Nodo di Verona est	J41E9100000009	Prog. Preliminare	4-2016	3-2018	3-2018	8-2019	-	-	12-2019	10-2020	2-2020	12-2024	12-2024	In corso	In corso	Da avviare
Tratta Verona-Bivio Vicenza 1° lotto costruttivo	J41E9100000009	Prog. Preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2018	12-2024	-	In corso	In corso	Da avviare
Tratta Verona-Bivio Vicenza 2° lotto costruttivo	J41E9100000009	Prog. Preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	2-2020	5-2026	-	In corso	In corso	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo di Verona est	380	380	0	Realizzazione	0	0	0	1	5	1	0	42	330
Tratta Verona-Bivio Vicenza 1° lotto costruttivo	984	984	0	Realizzazione	10	8	27	3	45	101	155	342	310
Tratta Verona-Bivio Vicenza 2° lotto costruttivo	1.776	0	1.776	Prog. Definitivo°	0	0							0
	3.140	1.364	1.776		10	8	28	4	50	102	155	384	640

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale

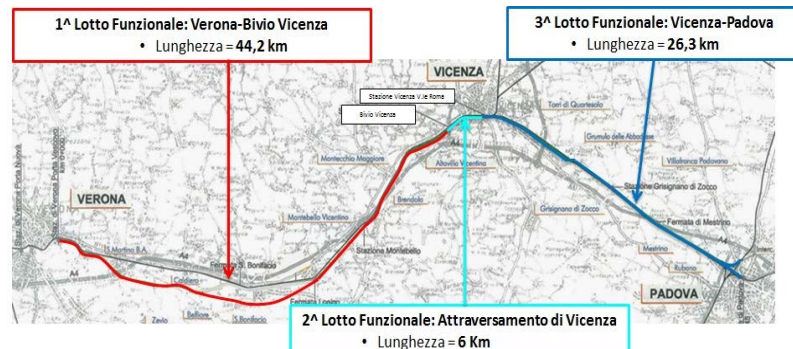
Tratta Verona-Padova-Venezia

Progetto 0362B: Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto rappresenta l'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse orizzontale Milano-Venezia e si configura come secondo lotto funzionale della tratta Verona-Padova. Gli interventi consistono nella realizzaziodelle opere per l'attraversamento del comune di Vicenza, con un'estesa di circa 6, 2 km

Il 2°Lotto Funzionale comprende la realizzazione di un tratto di linea AV/AC di sviluppo pari a 6,2 km ca, che inizia nel territorio di Altavilla Vicentina (43+650 AV/AC) e termina in uscita dall'impianto di Vicenza, subito dopo l'attraversamento del fiume Retrone (49+827 AV/AC). La tratta si sviluppa in affiancamento alla linea storica, in superficie. L'intervento comprende la realizzazione della nuova fermata in zona Fiera, la risoluzione delle interferenze fra la linea ferroviaria e la viabilità esistente e l'adeguamento del PRG di Vicenza Viale Roma per consentire l'inserimento della coppia dei binari AV/AC e dei relativi marciapiedi.



LOCALIZZAZIONE
Veneto



INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PlS XI Allegato	PlS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patù Sud	FSC Cabina di Reggia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1° lotto costruttivo	X	X				X			X	X			X	X				
2° lotto costruttivo	X	X				X		X	X	X			X	X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
805	150	di cui: 150	0	0	0	0	655	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
805							805

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
150						150

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

A far data da luglio 2014, sono stati sottoscritti specifici Protocolli di Intesa tra il MIT, la Regione Veneto, il Comune di Vicenza e RFI, mirati a definire una diversa soluzione di tracciato per l'attraversamento del territorio vicentino, condivisa con il territorio e coerente con l'obiettivo di ridurre i costi di realizzazione dell'opera. In data 29-30 ottobre 2015 è stato sottoscritto l'Addendum al Protocollo d'Intesa del luglio 2014 per l'attraversamento del territorio vicentino con il quale, tra l'altro, si è convenuto di riarticolare la Verona-Padova in tre lotti funzionali. Con l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, in coerenza con quanto previsto dall'Addendum al Protocollo d'Intesa, i lotti funzionali della tratta sono stati quindi riarticolati come segue:- 1^ lotto Funzionale: "Verona-Bivio Vicenza", - 2^ lotto Funzionale: "Attraversamento di Vicenza", - 3^ lotto Funzionale: "Vicenza-Padova". Il 17.01.2017 è stato sottoscritto il 2° Addendum al Protocollo di intesa del 29.07.2014, che prevede che RFI proceda con la redazione del progetto preliminare della soluzione individuata «stazione in Viale Roma e nuova fermata Vicenza Fiera, con tracciato della linea AV/AC in superficie ed in affiancamento alla linea esistente» .

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
1° lotto costruttivo	J41E9100000009	Prog. Preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2-2020	5-2026	5-2026	-	-	-
2° lotto costruttivo	J41E9100000009	Prog. Preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2018	12-2024	12-2024	In corso	In corso	Da avviare	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1° lotto costruttivo	150	150	0	Realizzazione	2	0	0	1	1	0	20	70	58
2° lotto costruttivo	655	0	655	Prog. Definitivo°	0	0							0
	805	150	655		2	0	0	1	1	0	20	70	58

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale

Tratta Verona-Padova-Venezia

Progetto I135: Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto rappresenta l'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse orizzontale Milano-Venezia e si configura come lotto funzionale di completamento della tratta Verona-Padova. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC tra Vicenza (esclusa) e Padova e delle opere funzionali all'ingresso della nuova linea nel nodo di Padova.

Il 3° Lotto Funzionale Vicenza Padova si sviluppa per complessivi 28 km compresi tra Vicenza C.le (esclusa) e la stazione di Padova Centrale. Nel tratto compreso tra la radice Est di Vicenza e la diramazione per le linee Schio/Treviso i treni AV/AC correranno sui binari dell'esistente linea storica Milano-Venezia. A valle di questa diramazione si realizzano due nuovi binari AV/AC che corrono in affiancamento a sud della linea storica MI-VE fino alla fermata di Lerino. A partire dalla fermata di Lerino, la nuova linea AV/AC si porta a Nord della storica e corre in affiancamento a quest'ultima fino alla stazione di Padova C.Le. Inoltre, al km 74 è prevista la diramazione dei binari dell'interconnessione merci di Padova, che consente il collegamento con la linea Padova-Bassano.



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP		Obiettivi strategici								
	PI S XI Allegato	PI S XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Linea AV/AC Verona-Padova: 3° lotto funzionale Vicenza(e)-Padova	X					X			X	X			X	X				

Stato attuativo-finanziario: Intervento da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
1.316	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.316	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
1.316							1.316

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
0						0

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

A far data da luglio 2014, sono stati sottoscritti specifici Protocolli di Intesa tra il MIT, la Regione Veneto, il Comune di Vicenza e RFI, mirati a definire una diversa soluzione di tracciato per l'attraversamento del territorio vicentino, condivisa con il territorio e coerente con l'obiettivo di ridurre i costi di realizzazione dell'opera. In data 29-30 ottobre 2015 è stato sottoscritto l'Addendum al Protocollo d'Intesa del luglio 2014 per l'attraversamento del territorio vicentino con il quale, tra l'altro, si è convenuto di riarticolare la Verona-Padova in tre lotti funzionali. Con l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, in coerenza con quanto previsto dall'Addendum al Protocollo d'Intesa, i lotti funzionali della tratta sono stati quindi riarticolati come segue:- 1^ lotto Funzionale: "Verona-Bivio Vicenza", - 2^ lotto Funzionale: "Attraversamento di Vicenza", c- 3^ lotto Funzionale: "Vicenza-Padova". Sviluppata progettazione preliminare

CRONOPROGRAMMA

CUP	Stato attuativo						Iter procedurale						Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
	Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità						
	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine							
																Da avviare	Da avviare
Linea AV/AC Verona-Padova: 3° lotto funzionale Vicenza(e)-Padova	Prog. Preliminare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Linea AV/AC Verona-Padova: 3° lotto funzionale Vicenza(e)-Padova	1.316	0	1.316	Prog. Preliminare	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1.316	0	1.316		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Brennero-Verona-Bologna

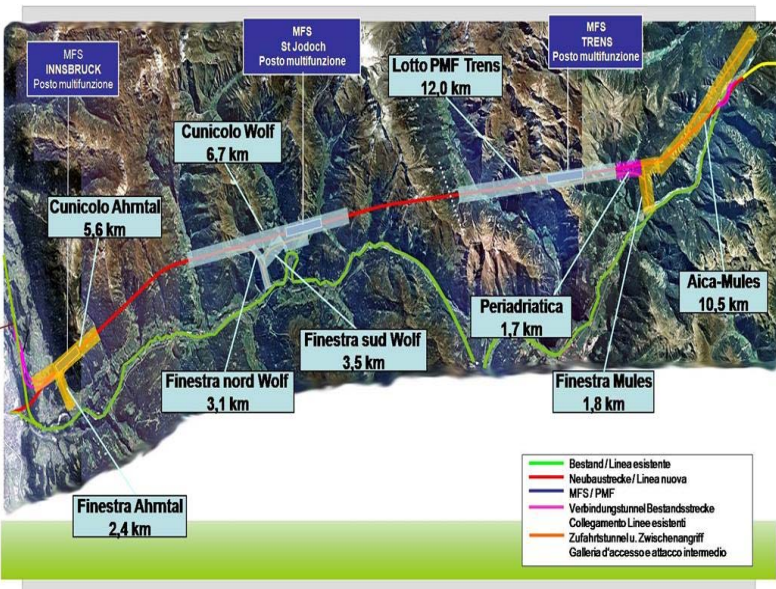
Tratta di valico

Progetto A004: Nuovo valico del Brennero - quota Italia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto mira all'estensione del sistema Alta Capacità lungo l'asse Verona-Brennero e costituisce l'opera più importante del core corridor Scandinavia - Mediterraneo, il collegamento più lungo e più importante tra il nord e il sud dell'Europa, poiché consente il superamento della barriera naturale delle Alpi. La nuova infrastruttura consente di superare i vincoli prestazionali dell'attuale linea. Potranno circolare sulla linea treni merci più lunghi e più pesanti mentre i treni passeggeri viaggeranno con una velocità superiore a 200 km/h. Gli interventi consistono nella realizzazione di due gallerie a singolo binario di raggio collegate tra loro da cunicoli trasversali con velocità di progetto di 250 km/h. Il tracciato si sviluppa in modo quasi rettilineo riducendo la distanza fra Innsbruck e Fortezza a soli 55 km contro i 75 km della linea storica con pendenze massime del 6,7 per mille sul versante austriaco e del 4,0 per mille sul versante italiano, assimilabili ad una ferrovia di pianura. Il sistema di gallerie comprende un cunicolo esplorativo, le due gallerie principali e quattro gallerie di accesso laterali. Queste ultime sono collocate ad Ampass, Ahrental e Wolf in territorio austriaco ed a Mules in Italia, e collegano la superficie con le gallerie principali.

L'intervento é articolato nei seguenti lotti costruttivi: Opere in corso-fase 2/2a: studi, monitoraggi e realizzazione del programma di indagine geognostica intera tratta; Primo Lotto Costruttivo-fase 3: opere civili connesse agli imbocchi intera tratta; Secondo Lotto Costruttivo-fase 3: interconnessioni e prosecuzione cunicolo lato Austria, sottoattraversamento Isarco lato Italia; Terzo Lotto Costruttivo-fase 3: completamento cunicolo e gallerie principali lato Italia; lavori in ambito Sillschlucht e stazione Innsbruck lato Austria; Quarto Lotto Costruttivo-fase 3: completamento cunicolo e gallerie di linea lato Austria; interventi ambito stazione di Fortezza lato Italia; progettazione armamento ferroviario e trazione elettrica intera tratta; Quinto Lotto Costruttivo-fase 3: interventi di mitigazione e compensazione ambientale intera tratta; Sesto Lotto Costruttivo-fase 3: attrezzaggio tecnologico e messa in esercizio intera tratta.



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica			UE - workplan corridoio	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Status DPP		Obiettivi strategici						
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali				FSC Patiti Sud	FSC Cabina di Regia	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani
Opere propedeutiche e progettazioni progresse	X	X	X	X				X			X	X			
1° lotto costruttivo	X	X	X	X				X			X	X			
2° lotto costruttivo	X	X	X	X				X			X	X			
3° lotto costruttivo	X	X	X	X		X		X			X	X			
4° lotto costruttivo	X	X	X	X				X			X	X			
5° lotto costruttivo	X	X	X	X				X			X	X			

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

6° lotto costruttivo X X X X X X X X

Stato attuativo-finanziario: Intervento da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
4.400	3.532	di cui: 2.376	315	0	789	52	0	868	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017
4.400							4.400

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
3.029			-59	504	59	3.532

Con le risorse aggiuntive saranno avviati gli interventi del 5° lotto costruttivo che comprende il completamento delle opere di compensazione ambientale (Sentieri ecologici e geologici, Interventi di riqualificazione aerali ferroviari, Bacini irrigui, Interventi di miglioramento degli alvei fluviali, Barriere antirumore)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

La realizzazione del progetto è stata articolata in 6 Lotti Costruttivi non funzionali, alla quale si antepone la fase «Opere in corso – fase 2/2a». Dei circa 220 km che verranno complessivamente scavati tra gallerie di linea, cunicolo e gallerie con funzioni logistiche e di servizio, ad oggi sono già stati realizzati circa 45km. Attualmente sono attivi otto cantieri, tra Italia ed Austria: Aica, Mules, Isarco, Wolf, Valle Padaster, Ahrental, Ampass, Tulfes. Nel dettaglio, sono state già realizzate o sono attualmente in corso le seguenti principali attività: In Italia - Ultimate la galleria di accesso di Mules e la tratta del cunicolo esplorativo Aica-Mules, per complessivi 12,6 km. Conclusi gli scavi dei primi chilometri delle canne principali e i lavori per il cunicolo esplorativo che prosegue in direzione nord. Lo scavo attraverso il lineamento periadriatico è stato eseguito con grande cautela e si è concluso senza difficoltà di rilievo. Ad ottobre 2014 è stato sottoscritto il contratto per la realizzazione dei lavori di realizzazione del sottoattraversamento del fiume Isarco. Attualmente sono in corso i lavori. Il 13 settembre 2016 sono stati consegnati i lavori per il lotto "Mules 2-3". Si rappresenta che il cronoprogramma rappresentato è coerente con quanto riportato nell'allegato 2 alla delibera CIPE n. 17/2016 del 1 maggio 2016 che autorizza l'avvio del quarto lotto costruttivo.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio		
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità	
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine					
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse	I41J05000020005	Esecuzione	-	12-2004	-	7-2009	-	-	-	-	-	9-2007	12-2014	-	-	-	-
1° lotto costruttivo	I41J05000020005	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2011	12-2018	-	-	-	-
2° lotto costruttivo	I41J05000020005	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11-2014	9-2022	-	-	-	-
3° lotto costruttivo	I41J05000020005	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6-2016	4-2023	-	-	-	-
4° lotto costruttivo	I41J05000020005	Esecuzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7-2016	5-2023	-	-	-	-
5° lotto costruttivo	I41J05000020005	Prog. Definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1-2019	12-2023	-	-	-	-
6° lotto costruttivo	I41J05000020005	Prog. Definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6-2021	8-2025	8-2025	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre	
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse	260	260	0	Realizzazione	260	260	260							0
1° lotto costruttivo	280	280	0	Realizzazione	280	190	190	50	40					0
2° lotto costruttivo	297	297	0	Realizzazione	297	150	150	45	38	38	27			0
3° lotto costruttivo	920	920	0	Realizzazione	920	80	80	158	155	163	135	110	120	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

4° lotto costruttivo	1.250	1.250	0	Realizzazione	1.250	0	10	78	160	263	248	493	
5° lotto costruttivo	455	455	0	Realizzazione	0	0			58	103	90	205	
6° lotto costruttivo	938	70	868	Prog. Definitivo	0	0					70	0	
	4.400	3.532	868		3.007	680	680	263	310	418	527	518	818

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

1) Incremento della capacità con obiettivo di arrivare potenzialmente a 400 treni/giorno sul Valico del Brennero, a completamento dell'intero progetto compreso il quadruplicamento Fortezza - Verona2) Aumento delle prestazioni del traffico merci (incremento massa rimorchiabile) grazie all'eliminazione dei vincoli della pendenza3) Gestione più efficiente del traffico transfrontaliero Italia – Austria grazie al nuovo assetto infrastrutturale (eliminazione della necessità di incrociare i treni nella stazione del Brennero)4) Riduzione dei tempi di viaggio da parte della Lunga Percorrenza

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Bari

Tratta Napoli-Foggia-Bari

Progetto 0281: Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari. Gli interventi consistono nella realizzazione di una linea con caratteristiche AC tra Apice e Orsara di Puglia che si sviluppa completamente in variante rispetto alla linea esistente per un'estesa di circa 47 km, di cui circa l'80% in galleria. Nell'ambito del progetto é prevista la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'Irpinia. RFI ha a disposizione, in base al Contratto di Programma 2012-2016, le risorse per la realizzazione di un primo lotto costruttivo, individuato tra la stazione di Apice e la nuova stazione di Irpinia, di circa 18,4 km. Con l'aggiornamento 2015 del CdP-I sono stati stanziati 768 milioni di euro a valere delle risorse della Legge di Stabilità 2014 a copertura del primo lotto costruttivo. Con l'aggiornamento 2016 sono state assegnati ulteriori 155 milioni al progetto per la realizzazione di tecnologie, del sistema di trazione elettrica e di opere di armamento in grado di assicurare funzionalità al 1° lotto costruttivo del raddoppio in variante Apice - Irpinia di circa 18 Km, per il collegamento tra la stazione di Apice e la nuova stazione di Irpinia.



LOCALIZZAZIONE

Campania
Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici							
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patit Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																		
1° Lotto funzionale (Apice-Irpinia)	X	X				X		X	X				X		X			
2° Lotto funzionale (Irpinia-Orsara)	X	X				X		X	X				X		X			

Stato attuativo-finanziario: Intervento da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari				Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
2.315	923	di cui: 876	0	47	0	0	1.392	0	0	0	0	0	

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

Evoluzione Costo

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2017	Modifica del perimetro connessa alla nuova soluzione progettuale individuata ad esito dello studio di fattibilità della tratta Hirpinia – Bovino – Orsara (vedi anche 0099B)
2.686			-371				2.315	

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg.2016	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2017
923						923

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 30/04/2017

E' stato approvato il progetto preliminare con ordinanza del Commissario n27 del 1 dicembre 2016

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione					Funzionalità
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1° Lotto funzionale (Apice-Hirpinia)	J77104000000009	Prog. definitivo	9-2006	12-2016	11-2016	1-2018	2-2018	1-2019	1-2019	7-2019	7-2019	5-2026	7-2026	-	-	-
2° Lotto funzionale (Hirpinia-Orsara)	J77104000000009	Studio di fattibilità	-	-	-	-	3-2019	1-2020	1-2020	7-2020	7-2020	10-2026	12-2026	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario				OGV		Produzione - Opere sezione 1						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Fase Finanz.	Impegni	Pagam.	Al 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1° Lotto funzionale (Apice-Hirpinia)	923	923	0	Realizzazione	30	17	18	6	11	31	36	40	782
2° Lotto funzionale (Hirpinia-Orsara)	1.392	0	1.392	Prog. Definitivo°	0	0							0
	2.315	923	1.392		30	17	18	6	11	31	36	40	782

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza con recupero stimato di circa 10' sulla Apice – Orsara (parte del miglioramento di prestazioni infrastrutturali atteso sull'intera linea Napoli – Bari) Incremento delle prestazioni merci in termini di trasporto combinato e modulo sul collegamento Bari - Napoli a completamento dell'intervento nella sua totalità Nuova stazione di Irpinia con miglioramento accessibilità ai servizi

Contratto di Programma 2017 – 2021, parte investimenti

- 1. Annesso alla Relazione informativa: raccomandazioni CIPE ed osservazioni Corte dei Conti**

Maggio 2017

1. Evoluzione ITER CdP-I 2017-2021

L'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012 – 2016, siglato tra RFI e MIT nel mese di giugno 2016 ha ricevuto parere favorevole dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016.

Rispetto all'iter procedurale standard previsto dalla Legge n.238/1993 per l'approvazione dei contratti di programma con lo Stato, è intervenuta la Legge n°225 del 1 dicembre 2016 di conversione del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale" che, all'art. 10 comma 1, **ha approvato l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma.**

Il CIPE nella seduta del 10 agosto u.s. ha raccomandato al MIT di trasmettere il nuovo Contratto di Programma 2017-2021 per l'emissione del relativo parere entro il mese di **gennaio 2017**, affinché il contratto sia perfezionato in tempo adeguato a produrre efficacia per tutta la durata del periodo regolato, massimizzando gli effetti positivi delle risorse stanziare e dei relativi investimenti.

Pertanto il Gestore, a valle del processo di finalizzazione dei nuovi fondi FSC per il periodo 2014-2020 ed a seguito dell'emanazione della Legge di Bilancio 2017 (Legge n° 232 del 11 dicembre 2016) ha predisposto un primo schema di Contratto basandosi su dati certi al momento dell'elaborazione che è stato trasmesso al Ministero con nota RFI n. 173 del 31 gennaio u.s..

Successivamente a tale inoltro sono proseguite le interlocuzioni con il Ministero competente e si è definito il **quadro finanziario e strategico di riferimento**, pertanto il Gestore ha elaborato un nuovo schema contrattuale coerente con il quadro finanziario e strategico delineato siglato tra RFI e MIT nel mese di agosto 2017 e sul quale il CIPE si è espresso con parere favorevole nella seduta del **7 agosto 2017**.

In data **4 dicembre 2017 l'Autorità di Regolazione e Trasporti (ART)** ha espresso un parere sullo schema del nuovo CdP-I 2017-2021 rappresentando alcune osservazioni di carattere formale e altre di tipo sostanziale, in tema di:

- 1- Evidenza dei nessi funzionali tra Piano Commerciale e CdP-I
- 2- Stretta applicazione delle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti"
- 3- Ulteriori obblighi di informativa verso l'ART;
- 4- Ulteriori strumenti di misurazione delle "performance";
- 5- Inserimento nell'attuale contratto della "clausola risolutiva espressa"
- 6- Chiarimenti sulle schede intervento annesse al CdP-I 2017-2021
- 7- Inserimento nelle schede intervento di indicatori prestazionali/obiettivo misurabili
- 8- Esplicito riferimento all'interno del CdP-I del registro dei beni;
- 9- Revisione del meccanismo delle penali.

In data **7 dicembre 2017** la **Corte dei Conti** ha comunicato alla Direzione Generale Trasporti e Infrastrutture Ferroviarie del MIT di **non** aver potuto procedere alla **registrazione** della delibera CIPE n.66/2017 per motivazioni formali. Nel mese di **Gennaio 2018** il **MIT** ha dato **riscontro** a quanto richiesto dalla Corte. La decisione assunta dalla Corte dei Conti di restituire la delibera CIPE priva di registrazione, ha determinato la ridefinizione di una nuova scadenza temporale di 60 gg quale termine per la verifica della Corte sulla nuova documentazione, posticipando così la registrazione della delibera e la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

In data **21 febbraio u.s.** la **Corte dei Conti** ha richiesto al MIT **ulteriori approfondimenti** sulla Delibera CIPE riguardanti principalmente:

- la metodologia di calcolo degli indicatori di misurazione di risultato;
- l'evidenza del nesso funzionale e della coerenza tra Contratto di Programma e Piano Commerciale, in particolare per quanto concerne i programmi di finanziamento e di investimento e lo sviluppo ottimale dell'infrastruttura, di cui all'art. 15, comma 5 del d.lgs. 112/2015";
- la mancanza nello schema di Contratto dell'esplicito riferimento alla clausola risolutiva espressa per inadempimento quale causa di risoluzione di cui all'art. 1456 del c.c.;
- alcune correzioni formali alla delibera.

Con nota n. **1492 dell' 8 marzo u.s.** la Direzione Generale Trasporti e Infrastrutture Ferroviarie del MIT ha dato riscontro a quanto richiesto dalla **Corte dei Conti** che in data **23 marzo** ha **concluso il controllo** di legittimità sul parere espresso dal CIPE **autorizzando la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale** della delibera n.66 del 7 agosto 2017 avvenuta in data **10 aprile 2018**.

2. Dettaglio raccomandazioni CIPE ed osservazioni Corte dei Conti

Di seguito vengono rappresentate analiticamente le raccomandazioni e le osservazioni del CIPE e della Corte dei Conti, con il dettaglio di come e/o dove il Gestore ha debitamente rappresentato quanto richiesto:

Tab. 1 – Raccomandazioni CIPE

Raccomandazioni CIPE	Commento RFI	Atto di recepimento
- L'efficacia della delibera è subordinata al perfezionamento del DPCM di ripartizione del Fondo ex. Art.1 comma 140 Legge di Bilancio 2017	- In data 27 settembre è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.226 il Dpcm 21 luglio, di ripartizione della rimanente quota del Fondo Investimenti istituito dall'art.1 comma 140-142 della Legge di Bilancio 2017, assegnando circa 19 mld di euro al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.	CdP-I 2017-2021
- eventuali variazioni del Fondo rispetto alle previsioni contrattuali saranno recepite nel primo aggiornamento utile del CdP-I.	- rispetto a quanto contrattualizzato nel CdP-I sottoposto al CIPE, l'importo finale del fondo assegnato a RFI risulta pari a 10.271 mln di euro. Il delta rispetto a quanto contrattualizzato, pari a 60 mln di euro, è riferito alla quota oneri. Pertanto è stato modificato l'importo degli oneri nell'articolato contrattuale al punto RR dei CONSIDERATO	CdP-I 2017-2021
- in sede di aggiornamento del contratto dovranno essere recepite le riduzioni alle risorse assegnate a RFI con Decreti MIT/MEF n.498/2014 e 82/2015.	- Il definanziamento di 4,6 M€ si riferisce alle riduzioni operate sulle risorse Sblocca Italia assegnati agli interventi Pistoia-Lucca-Viareggio (DECRETO 82/2015), Soppressione PL e Linea AV/AC Verona-Padova (DECRETO 498/2014).	Agg. CdP-I 2018
- Alle righe 30 e 32 della Tavola 2 va espunto l'importo di 100 mln dall'annualità 2021, posto che l'ultima annualità del contributo quindicennale ivi indicato è il 2020.	- L'importo indicato nelle righe 30 e 32 non deve essere espunto in quanto l'anno terminale dei suddetti contributi è il 2021. Infatti la norma che stanziava originariamente il contributo quindicennale è la Legge finanziaria 2017, art. 1 comma 975: <i>"975. Il comma 84 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, è sostituito dal seguente: "84. Sono concessi, ai sensi dell'articolo 4, comma 177, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e successive modificazioni, a Ferrovie dello Stato Spa o a società' del gruppo contributi quindicennali di 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2006 per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli e di 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2007 a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale".</i> Pertanto i 100 mln di euro dedicati investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, decorrono dal 2007 e si concludono nel 2021 compreso. Mentre i 100 mln di euro dedicati alla Torino-Milano-Napoli si concludono al 2020 così come riportato nella Tavola 2 alle righe 31 e 33.	Nessun atto da modificare
- modifiche all'ARTICOLATO:		

<p>- Art.1 comma 5: il Gestore dà conto di eventuali impatti degli investimenti sul programma di manutenzione straordinaria previsto nel CdP - Servizi;</p>	<p>- art.1 comma 5 così modificato:</p> <p>5. Per gli interventi previsti da normativa di settore in vigore che non sono dotati di integrale copertura finanziaria e per eventuali ulteriori interventi di "Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge", imposti da nuova normativa di settore o da nuove prescrizioni, il Gestore presenta, preliminarmente, un programma corredato da apposita documentazione che consenta al Ministero, d'intesa con il MEF, di valutare i maggiori oneri e relativi tempi di attuazione, di asseverare il programma e di verificare le relative coperture finanziarie. Il Gestore dà altresì conto di eventuali impatti dei predetti interventi sul programma di manutenzione straordinaria previsto nel contratto "parte servizi" tra RFI S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e trasporti. Le Parti procederanno alla sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo al Contratto secondo le tempistiche previste all' Art. 3.2.</p>	<p>CdP-I 2017-2021</p>
<p>- Art.3 comma 1: Alla scadenza, nelle more della sottoscrizione del successivo Contratto, la Società si impegna, su richiesta del Ministero da presentarsi tempestivamente e, in ogni caso, almeno dodici mesi antecedenti la scadenza, a proseguire nella realizzazione degli investimenti ai medesimi patti e condizioni del presente Contratto, per un congruo periodo di tempo, comunque non superiore a 12 mesi;</p>	<p>- art.3 comma 1 così modificato</p> <p><i>"La validità del presente Contratto decorre dalla sottoscrizione e la relativa scadenza è fissata al 31 dicembre 2021. Alla scadenza, nelle more della sottoscrizione del successivo Contratto, la Società si impegna, su richiesta del Ministero da presentarsi tempestivamente e, in ogni caso, almeno dodici mesi antecedenti la scadenza, a proseguire nella realizzazione degli investimenti ai medesimi patti e condizioni del presente Contratto, per un congruo periodo di tempo, comunque non superiore a 12 mesi."</i></p>	<p>CdP-I 2017-2021</p>
<p>- Art.5 comma 3: Il Gestore documenta inoltre l'aggiornamento del costo degli interventi che evidenzia gli eventuali ribassi d'asta definiti;</p>	<p>- comma recepito</p> <p>Verrà fornito al Ministero un dettaglio dei "ribassi d'asta" al momento della stipula del Contratto e, con cadenza annuale, in occasione degli adempimenti disciplinati dall'art.7 comma 3 del CdP-I.</p>	<p>CdP-I 2017-2021</p>
<p>- Art.6 comma 2: correggere il riferimento normativo;</p>	<p>- art.6 co.2 così modificato <i>"... rilevanza per la rete ferroviaria nazionale ai sensi dell'articolo 47 comma 3 del Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 definendo gli oneri contrattuali e individuando le necessarie risorse di copertura.</i></p>	<p>CdP-I 2017-2021</p>
<p>- Art.8: si raccomanda di definire quanto prima indicatori idonei a valutare la performance dei programmi di cui alle tabelle A01 e A02 oltre a definire parametri di valutazione anche sulle attività svolte nelle diverse fasi della progettazione delle opere programmate;</p>	<p>- nell'aggiornamento 2018 del contratto verranno individuati appositi indicatori di performance idonei (preventivabili e consuntivabili) per i programmi rilevanti e per i vari livelli di progettazione.</p>	<p>Agg. CdP-I 2018</p>
<p>- introdurre l'impegno di RFI a collaborare con il DIPE per caratterizzare i CUP con un TAG, provvedendo anche ad inserire nella BDAP tutti i dati aggiornati delle opere.</p>	<p>- inserito all'art.4 comma 2 lettera g):</p> <p><i>"...a collaborare con il DIPE per caratterizzare i CUP relativi agli interventi di interesse con specifici TAG, provvedendo anche ad inserire nella banca dati BDAP tutti i dati aggiornati delle opere."</i></p>	<p>CdP-I 2017-2021</p>
<p>- I nuovi investimenti programmati ma non ancora finanziati o finanziati per la sola progettazione dovranno essere corredati da appositi dossier ex ante integrati da una ACB.</p>	<p>- verrà elaborata una specifico metodologia operativa per la valutazione ex ante degli interventi del settore ferroviario in coerenza alle "Linee guida per la valutazione degli investimenti pubblici". Verrà inoltre prodotta la documentazione prevista ai sensi dell'art.4 comma 1, lettera d del CdP-I 2017-2021.</p>	<p>Agg. CdP-I 2018</p>
<p>- "Schede interventi": dal prossimo aggiornamento contrattuale dovranno essere integrate con: parti descrittive del territorio dove si realizza l'opera, tipo di opera, quadri economici, e per i nuovi interventi dossier ex ante.</p>	<p>- Le schede intervento verranno integrate con le informazioni richieste.</p>	<p>Agg. CdP-I 2018</p>

- Si raccomanda di sottoporre con urgenza al CIPE la variante al progetto definitivo “Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole”.		Adeempimento indipendente dall'atto contrattuale
- Il Ministero dovrà informare in merito alla destinazione delle risorse a valere del PAC complementare al PON 2014-2020 approvato con delibera 58/2016 e provvisoriamente appostate nel Fondo Salvaguardia.	- Sono ancora in corso approfondimenti con il MEF.	Agg. 2018 CdP-I
- Inserire nelle prossime Relazione istruttorie tabelle riepilogative sulla distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate.	- E' stata inserita una nuova appendice alla Relazione Informativa: Appendice n.10 “CdP-I 2017-2021: ripartizione territoriale” dove viene fornito il dettaglio per Regione in termini di costi complessivi, avanzamento, risorse disponibili e nuovi avvii. Si deve porre attenzione sul fatto che gli investimenti pluriregionali vengono riproposti in ogni regione in cui ricadono.	CdP-I 2017-2021
- Elevare il limite massimo delle penali (art.8 comma 6) portandolo ad un livello più incentivante per l'azienda. <i>Commento CdC: “La Corte dei Conti riterrebbe preferibile, relativamente all'entità delle penali un meccanismo che individuasse il limite complessivo massimo annuale parametrandolo ad una determinata percentuale rispetto al valore complessivo annuale degli interventi anziché prevedere, come attualmente, un determinato importo complessivo che appare, comunque, di entità non idonea ad esplicare una reale funzione deterrente”.</i>	- E' stato elevato a 2 milioni di euro il limite massimo delle penali, di seguito l'articolo modificato: <i>Art.8 comma 6.</i> <i>“Resta inteso tra le Parti che l'importo complessivo delle penali previste dal presente Contratto non potrà superare per ciascun anno il limite massimo di 2 milione di euro”.</i>	CdP-I 2017-2021
- Riportare tutti gli importi delle tavole di sintesi e tabelle con due cifre decimali.	- Aggiornate tutte le tavole e tabelle contrattuali con due cifre decimali.	CdP-I 2017-2021

Tab. 2 – Osservazioni Corte dei Conti

Osservazioni Corte dei Conti	Commento RFI	Atto di recepimento
In relazione alla omessa indicazione nello schema di Contratto dell'esplicito riferimento alla “clausola risolutiva espressa” per inadempimento quale causa di risoluzione di cui all'art. 1456 del c.c., appare determinante la prospettazione che “prima della sottoscrizione dell'atto potrà certamente essere inserita tale possibilità in caso di situazioni di emergenza o allorquando una delle parti viene meno ai propri obblighi contrattuali; le misure contempleranno condizioni e procedure per rinegoziare e risolvere anticipatamente il contratto”.	Inserimento nel CdP-I dell'art.10 – “Clausola risolutiva espressa e procedure di rinegoziazione del Contratto”: 1. Il Ministero avrà diritto di risolvere il presente Contratto ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c. qualora: a. nell'ambito della procedura di cui al precedente art.8 “Valutazione delle performance e penalità” si registrino, per più del 50 % dei progetti del campione monitorato, scostamenti dell'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato (I) superiori alla soglia prevista per due anni consecutivi. b. eserciti il potere di decadenza o revoca della Concessione. 2. Nel caso in cui non fosse garantita la copertura finanziaria prevista nel presente Contratto e nei relativi aggiornamenti annuali espressa nei fabbisogni nell'anno di riferimento, le Parti potranno rinegoziare le priorità degli investimenti con le risorse già precedentemente contrattualizzate secondo la procedura di cui al precedente art.3	CdP-I 2017-2021

	<p>comma 2. Nelle more di tale aggiornamento resta salva la facoltà di RFI di salvaguardare l'avvio degli interventi previsti nella "Tabella A01- Sicurezza, ambiente ed obblighi di legge" ricorrendo alla riallocazione delle risorse già contrattualizzate, ma non ancora oggetto di atti negoziali con terzi, ovvero al mercato finanziario.</p>	
<p><i>"Evidenza del nesso funzionale e della coerenza tra Contratto di Programma e Piano Commerciale, in particolare per quanto concerne i programmi di finanziamento e di investimento e lo sviluppo ottimale dell'infrastruttura, di cui all'art. 15, comma 5 del d.lgs. 112/2015".</i> Sarebbe opportuno che i nessi di funzionalità e coerenza tra i due documenti non fossero relegati ad una mera rappresentazione mediante l'indicazione del codice d'intervento CdP-I per ciascun intervento riportato nel Piano Commerciale.</p>	<p>In sede di prima applicazione si propone di implementare nella sezione "BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO" delle schede intervento CdP-I tutte le informazioni riportate nel Piano Commerciale.</p>	<p>Agg. 2018 CdP-I</p>



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Illustre Presidente,

inoltro, per l'acquisizione del parere delle Commissioni permanenti competenti per materia, lo schema di Contratto di programma- parte investimenti 2017-2021 (CdP-I) tra questo Dicastero e Rete ferroviaria italiana SpA, per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e del rispetto di livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, ai sensi dell'articolo 1, della legge 14 luglio 1993, n. 238.

Il documento, recepisce le raccomandazioni espresse dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera 7 agosto 2017 n. 66 e le osservazioni formulate dalla Corte dei conti in sede di registrazione della stessa, ed è completato dalla *Relazione di sintesi* redatta dalla competente Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie.

Al riguardo si specifica che, al fine di permettere il monitoraggio sulla realizzazione delle opere e sui relativi investimenti e consentire alle Commissioni parlamentari la possibilità di verifica in ordine agli stessi, è stata realizzata, da parte di Rete ferroviaria italiana S.p.A., una banca dati ricognitiva degli interventi previsti dal Contratto di programma in parola, consultabile attraverso un'apposita pagina internet, che verrà costantemente aggiornata sulla base dell'avanzamento dei relativi lavori.

Danilo Toninelli

Senatrice
Maria Elisabetta Alberti Casellati
Presidente del Senato della Repubblica



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO E LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE
DIV.2 - INFRASTRUTTURE FERROVIARIE CONTRATTO DI PROGRAMMA

Contratto di Programma
2017-2021, parte investimenti
tra
il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
e
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

RELAZIONE DI SINTESI

Maggio 2018

1. PREMESSA

Il Contratto di Programma parte Investimenti (CdP-I) è lo strumento giuridico - di durata non inferiore a 5 anni, aggiornabile e rinnovabile anche annualmente - che regola i rapporti tra lo Stato (il MIT in qualità di concedente) ed RFI S.p.A. (Gestore - Società Concessionaria della rete ferroviaria nazionale) con riguardo:

- a) alla realizzazione degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e del rispetto di livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, ottemperando alle innovazioni introdotte dalle disposizioni normative.
- b) alle modalità di finanziamento delle suddette attività allo scopo di individuare le risorse disponibili per il raggiungimento degli obiettivi di cui alla lettera a).

Le attività più strettamente connesse agli interventi di manutenzione (ordinaria e straordinaria), a partire dall'anno 2012, sono invece regolate dal Contratto di Programma - Parte servizi.

Il vigente CdP-I 2012-2016 (Aggiornamento 2016) ancorché giunto alla sua naturale scadenza (31 dicembre 2016), ai sensi dell'art.3 del medesimo rimane valido fino al 31 dicembre 2017 e comunque fino all'entrata in vigore del nuovo atto contrattuale.

Il CIPE nella seduta del 10 agosto 2016, nel formulare il proprio (n.3588) favorevole sull'Aggiornamento 2016 al CdP-I 2012-2016, ha raccomandato al MIT di trasmettere il nuovo Contratto di Programma 2017-2021 per l'emissione del relativo parere entro il mese di **gennaio 2017**, affinché il contratto sia perfezionato in tempo adeguato a produrre efficacia per tutta la durata del periodo regolato, massimizzando gli effetti positivi delle risorse stanziare e dei relativi investimenti.

Pertanto il Gestore, a valle del processo di finalizzazione dei nuovi fondi FSC per il periodo 2014-2020 ed a seguito dell'emanazione della Legge di Bilancio 2017 (Legge n° 232 del 11 dicembre 2016) ha **proceduto ad elaborare il nuovo schema di Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti ed ad inviarlo al MIT nel mese di gennaio 2017.**

Successivamente a tale inoltro sono proseguite le interlocuzioni con lo scrivente Ministero e si è definito il **quadro finanziario e strategico di riferimento**, nel dettaglio:

- l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), nella seduta del 24 marzo 2017, **con parere n. 1/2017**, ai sensi dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 ha formulato le proprie osservazioni sull'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma - parte investimenti 2012-2016 (CdP-I) e ha anche espresso indicazioni in merito alla stesura del nuovo CdP-I 2017-2021;
- con **Delibera n. 68/2016**, pubblicata il 13/4/2017, il CIPE ha preso atto, con prescrizioni, delle **linee guida per la valutazione delle opere pubbliche** ai sensi del DL 228/2011. Le linee guida hanno stabilito i **criteri** e le **procedure** per la **definizione** di:
 - o **fabbisogni infrastrutturali** in termini di simulazione della interazione tra domanda di mobilità e offerta (Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti - SIMPT);

- **valutazione ex ante** delle **singole opere** (eco-fin, ACB, costi-efficacia, analisi del rischio, sensitivity) per la **selezione** degli **investimenti** da includere nel DPP;
 - **valutazione ex-post**;
 - la gestione della fase transitoria per l'inserimento delle opere nel primo DPP.
- nel mese di **aprile 2017** con il **DEF 2017** è stato approvato l'Allegato **“Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”**, predisposto dalla STM-MIT che anticipa **le linee di indirizzo strategico per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030, che costituirà parte integrante del primo DPP** e sulla base delle quali saranno individuate le priorità di investimento. Per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030 è stato ridefinito il nuovo **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)**, ossia la **rete di interesse nazionale ed internazionale** già introdotto nel PGTL del 2001;
- il **21 luglio 2017** (GU Serie Generale n.226 del 27-09-2017) è stato emanato il Dpcm, di ripartizione del Fondo Investimenti istituito dall'art.1 comma 140-142 della legge di Bilancio 2017, assegnando circa 19 mld di euro al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di cui circa 10,3 mld per investimenti ferroviari.

In coerenza con il quadro finanziario e strategico delineato, è stato quindi redatto lo schema di Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti, tra MIT e RFI esaminato favorevolmente dal CIPE nella riunione dello scorso 7 agosto (Delibera n. 66/2017, registrata, con osservazioni, Corte dei Conti in data 23/03/2018 n. 1-260).

Dei contenuti del citato schema contrattuale, come disposto dal Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112, art. 15, comma 2, è stata informata l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), che ha espresso il proprio parere n. 11/2017 nella seduta dello scorso 30 novembre.

Inoltre, il Gestore, lo scorso ottobre, ai sensi del citato Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112, all'art. 15, al comma 2, ha informato i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto, soprattutto in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti.

Lo schema di Contratto è stato quindi aggiornato per tener conto delle raccomandazioni e osservazioni espresse in fase istruttoria.

Al riguardo il dettaglio delle osservazioni/raccomandazioni espresse dagli organi competenti ed il relativo atto di recepimento è riportato nel documento **“Annesso alla Relazione informativa: raccomandazioni CIPE ed osservazioni Corte dei Conti”**. A tale proposito si rappresenta che le osservazioni della Corte richiamano, in più parti, analoghe considerazioni dell'ART.

2. IL NUOVO CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2021, PARTE INVESTIMENTI

2.1 Le prescrizioni CIPE ed altre novità

La delibera CIPE n.112/2015 di approvazione dell'aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-2016 ed il parere CIPE n.3588 relativo all'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016, hanno espresso anche alcune raccomandazioni e prescrizione da tener presente nell'elaborazione del nuovo Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti.

Di seguito vengono rappresentate analiticamente le suddette prescrizioni con il dettaglio di come e /o dove il Gestore ha debitamente rappresentato quanto richiesto:

Tab. 1 – Prescrizioni e raccomandazioni CIPE

Raccomandazioni CIPE	Adempimenti
1- Privilegiare nel prossimo CdP-I gli investimenti per il raddoppio dei binari e la sicurezza, in continuità con le scelte che emergono dal presente aggiornamento	In continuità con il precedente contratto nel nuovo Contratto di Programma 2017-2021 è stata data priorità al proseguimento degli interventi sulla sicurezza (tab. A01) per i quali sono state destinate risorse per circa 2 mld di euro. Inoltre è stato dato impulso anche agli investimenti di potenziamento e sviluppo della rete esistente ai quali sono state destinate risorse per oltre 7 mld di euro.
2- Seguire l'osservazione n.9 di cui alla delibera n. 112/2015 relativamente alla programmazione pluriennale, in occasione della predisposizione del nuovo Contratto di Programma 2017-2021	Vedi successivo punto 11.
3- Seguire l'osservazione n.1 di cui alla delibera 112/2015 relativamente alla trasmissione di relazione informative al Comitato sui progetti ferroviari già esaminati dal CIPE	La Relazione analitica di dettaglio già trasmessa al MIT nel mese di Luglio 2016 è riportata in apposita Appendice 3 allegata alla Relazione Informativa del Contratto e adeguata secondo i valori economici dell'aggiornamento 2016 del CdP-I
4- Attribuire ed evidenziare i CUP per tutti i progetti presenti nel Contratto	Nelle tabelle contrattuali dell'Aggiornamento 2016 erano esposti i CUP dei progetti di investimento delle tabelle A03/A04 e B. Per fornire completa evidenza di tutti i CUP dei progetti di investimento compresi nel CdP-I 2017-2021 è stata elaborata un'apposita Appendice 4 , alla Relazione Informativa del Contratto.
5- Tenere conto di riduzioni di spesa per 47 mln nel prossimo CdP-I: <ul style="list-style-type: none"> • 40 M€ in forza dell'art. 1 comma 338 della legge n. 208/2015 (Stabilità 2016) • 7 M€ del Fondo Infrastrutture di cui all'art. 32 del D.L. 6 luglio 2011, n.98. 	Nel presente contratto si è tenuto conto del definanziamento indicato (vedi cap. 4.1 della presente Relazione). A titolo di anticipazione si rappresenta che il definanziamento relativo al Fondo Infrastrutture incide su risorse che sono destinate al vigente Contratto di Programma parte Servizi.
6- Evidenziare nel prossimo CdP-I le revisioni dei progetti/programmi effettuate, con le	Vedi cap. 6 della presente Relazione.

<p>corrispondenti variazioni di costo, in una apposita sezione, anche considerando gli esiti della PROJECT REVIEW IN CORSO prevista dal DEF e destinata a ridurre i costi e il sovradimensionamento delle opere e accelerarne i tempi di realizzazione.</p>	
<p>7- Dare evidenza nel prossimo CdP-I all'intervento «SP 13 Costruzione galleria subalvea torrente Fiumicello» oggetto di deliberazione CIPE.</p>	<p>L'intervento è visibile nella Tabella A03/A04 - Riga CdP 0263_O, CUP J61H03000100001, CUPINO J61H03000100AM1</p>
<p>8- Riportare in occasione del prossimo CdP-I le motivazioni alla base delle allocazioni di risorse, specificando quali sono quelle già programmate nelle precedenti edizioni del Contratto, quali quelle necessarie a coprire riduzioni di stanziamenti venuti meno, quali quelle dovute a situazioni non prevedibili e quali non rientrano nelle fattispecie precedenti.</p>	<p>Vedi cap. 4.2 della presente Relazione.</p>
<p>9- Chiarire nel prossimo CdP-I, con riferimento al «raddoppio Voltri-Brignole», in apposita appendice: se è confermata la realizzazione dell'intervento mediante tre appalti separati autorizzato con delibera CIPE 26/2008;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.nell'ambito di quale dei tre appalti è intervenuto l'incremento di costo; 2. come e quando è intervenuto il definanziamento che ha portato in un primo tempo (CdP-I 2012-2016) le risorse da 622 a 581 mln, prima del rifinanziamento di 20 M€ operato con l'agg. 2015; 3. come si coordinano i tre appalti fra le due Fasi realizzative; <p>-</p>	<p>Vedi Appendice 1 alla Relazione Informativa del Contratto.</p>
<p>10- di sottoporre con urgenza al CIPE il progetto definitivo del suddetto progetto</p>	<p>Passaggio autorizzativo previsto</p>
<p>11- di redigere il prossimo Contratto di Programma 2017-2021 in coerenza con le Linee guida in corso di emanazione ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, e in particolare: 1) dovrà prevedere una struttura degli investimenti che tenga conto della seguente articolazione: elaborazione di un Piano complessivo decennale, supportato da una valutazione dei fabbisogni; individuazione, all'interno del Piano, del Programma quinquennale comprendente esclusivamente gli interventi prioritari da finanziare nel periodo, selezionati sulla base di una valutazione degli obiettivi e dei correlati fabbisogni; individuazione nel Programma quinquennale degli interventi in corso già finanziati e degli interventi</p>	<p>In pendenza dell'ufficialità delle Linee Guida ex Dlgs. 229/2011, in coerenza con gli obiettivi definiti dal DEF e con il Piano decennale elaborato dal Gestore ed a seguito delle interlocuzioni con i Ministeri competenti sono state riarticolate le Tabelle contrattuali in 4 sezioni ben distinte, con una struttura di pianificazione ad orizzonte decennale:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Sezione 1, la sezione uno è riferita alle sole “Opere in corso già finanziate” dotate di integrale copertura finanziaria oggetto del presente contratto; b. Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021, la sezione due è riferita alle opere da finanziare nel quinquennio di riferimento del Contratto (2017-2021);

<p>da finanziare nel quinquennio: gli interventi interamente privi di copertura finanziaria o dotati di risorse in misura minima, il cui avvio è rinviato al Contratto di programma per il quinquennio successivo, confluiranno nella sezione programmatica del Piano.</p>	<p>c. Sezione 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026: la sezione tre è riferita alle opere da finanziare con il CdP per il secondo quinquennio (2022-2026) con fasi progettuali finanziate e/o da finanziarsi nel primo quinquennio;</p> <p>d. Sezione 4 – Fabbisogni oltre Piano: tale sezione è riferita ad opere da avviare oltre l'orizzonte di Piano.</p>
<p>11bis- Nell'elaborazione del Piano si dovrà privilegiare il trasferimento delle risorse immobilizzate a progetti più maturi.</p>	<p>Vedi paragrafo 4.4 della presente Relazione</p>
<p>11ter- Articolare le tabelle per “investimenti ultimati” con indicazione se entrati in esercizio; “investimenti in esecuzione”, con indicazione dell'avanzamento fisico e finanziario, evidenziando quelli già totalmente finanziati; “programmi pluriennali di interventi” allegando una apposita relazione che descriva ogni singolo programma e i relativi interventi con lo stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario; “interventi prioritari” distinguendo tra interventi finanziati completamente nell'ambito del Programma quinquennale e interventi la cui complessità realizzativa richiede la prosecuzione del finanziamento nei contratti successivi; “interventi da realizzare per lotti costruttivi”; “interventi in progettazione”, con indicazione dell'anno previsto di pubblicazione del bando di gara; “interventi in programma”, che non si intende finanziare nell'ambito del Programma quinquennale, con indicazione dell'anno previsto di progettazione.</p>	<p>1. Gli investimenti ultimati sono riportati in apposita tabella “Opere Ultimate” con l'indicazione se entrati in esercizio e la relativa data di messa in esercizio.</p> <p>2. Per rispondere puntualmente alla seguente prescrizione è stata predisposta una nuova articolazione delle tabelle contrattuali “Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario” che organizza i singoli interventi secondo lo status attuativo-finanziario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programmi pluriennali di interventi; - Interventi in esecuzione; - Interventi da realizzare per lotti costruttivi; - Interventi prioritari; - Interventi in progettazione; - Interventi in programma. <p>in base alla natura dell'intervento (<i>progetto o programma</i>), alla copertura finanziaria (<i>integralmente finanziato, finanziato solo per la progettazione o da avviare</i>) e alla priorità dei fabbisogni finanziari per la fase realizzativa (fabbisogni previsti per il 1° o 2° quinquennio o oltre il decennio)</p>
<p>11quater- Inserire nelle tabelle, oltre alle informazioni già incluse nell'Aggiornamento 2016, le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> -delibere di questo Comitato relative all'intervento; -stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario; -data stimata di entrata in esercizio; -risorse assegnate da questo Comitato, suddivise per fonti afferenti alla legge n.443/2001 ed altre fonti. 	<p>Per l'elenco delle delibere CIPE è stata elaborata un'apposita Appendice 2 allegata alla Relazione Informativa del Contratto.</p> <p>Mentre lo stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario e la data di entrata in esercizio sono riportate nelle tabelle contrattuali.</p>
<p>12- Trasmettere il nuovo Contratto di Programma 2017-2021 a questo Comitato per l'espressione del parere entro il mese di Gennaio 2017, affinché il Contratto sia perfezionato in tempo adeguato a produrre efficacia per tutta la durata del periodo</p>	<p>Il Gestore ha trasmesso il nuovo schema contrattuale del CdP-I 2017-2021 nel mese di Gennaio 2017.</p>

regolato, massimando gli effetti positivi delle risorse stanziare e dei relativi investimenti.	
--	--

2.2 La struttura e il contenuto del nuovo Contratto

L'atto, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale con particolare riferimento agli obblighi del Gestore, contiene alcuni elementi di novità per rispondere alle **indicazioni del CIPE**, per allinearsi con quanto emerso **nell'allegato Infrastrutture al DEF 2016 e DEF 2017 "Connettere l'Italia"** nonché per rendere coerente l'atto con quanto indicato nelle **"Linee Guida per la valutazione delle Opere Pubbliche"**.

Art. 2 "Oggetto del Contratto":

In ottemperanza alle prescrizioni CIPE ed in coerenza con il nuovo processo di pianificazione degli investimenti pubblici definito dalle Linee Guida del MIT, viene delineato un piano degli investimenti in corso e programmatici articolato in 4 sezioni ben distinte, di cui la prima è composta dalle opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria e le altre sezioni hanno carattere programmatico, in quanto queste ultime rappresentano la pianificazione tecnico-economica di massima per un periodo temporale almeno decennale dei fabbisogni finanziari di competenza come quadro di riferimento per la selezione e l'inserimento degli interventi meritevoli di finanziamento nei documenti di programmazione nazionale (DPP).

La Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici, B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi sono state articolate in quattro sezioni distinte:

- **Sezione 1 - Opere in corso finanziate**, riferita alle opere dotate di integrale copertura finanziaria oggetto del presente Contratto;
- **Sezione 2 - Fabbisogni finanziari 2018-2021**, riferita ai progetti/programmi con fabbisogni finanziari nel quinquennio di vigenza del Contratto;
- **Sezione 3 - Fabbisogni finanziari 2022-2026**, riferita alle opere da finanziare nel secondo quinquennio;
- **Sezione 4 - Fabbisogni finanziari oltre Piano**, riferita ad opere da avviare oltre l'orizzonte di Piano.

Gli investimenti, oggetto del Contratto, ricompresi nelle Tabella A e B, sono stati valorizzati con ulteriori elementi informativi e sono stati **riclassificati** alla luce del contesto di riferimento.

In particolare sono state elaborate due viste delle tabelle contrattuali:

- 1) **Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario**, per rispondere alle prescrizioni espresse dal CIPE nelle delibere 112/2015 e nel parere n.3855 del 2016: i singoli interventi sono stati classificati secondo il **relativo status attuativo-finanziario** tenendo conto della **natura** dell'intervento (progetto o programma), della **copertura finanziaria** (integralmente finanziato, finanziato solo per la progettazione o da avviare) e della **priorità** dei fabbisogni finanziari per la fase realizzativa (fabbisogni previsti per

il 1° o 2° quinquennio o oltre il decennio), in particolare la Tabella “A” è stata classificata secondo le seguenti classi:

- a. **Programmi pluriennali di interventi** (tale classe è riferita a programmi di intervento che presentano fabbisogni finanziari per la prosecuzione dei successivi cicli di programmazione nel primo e secondo quinquennio contrattuale)
- b. **Interventi in esecuzione** (tale classe è riferita a progetti integralmente coperti finanziariamente che possono essere sia in fase di progettazione sia di realizzazione che possono presentare fabbisogni finanziari per opere accessorie e di completamento nel primo quinquennio contrattuale)
- c. **Interventi prioritari** (tale classe è riferita a progetti in fase progettuale che presentano fabbisogni finanziari per l'eventuale completamento progettuale e/o per la successiva fase realizzativa nel primo quinquennio contrattuale)
- d. **Interventi in progettazione** (tale classe è riferita a progetti in fase progettuale che presentano fabbisogni finanziari nel primo quinquennio contrattuale per l'eventuale completamento della fase progettuale e nel secondo quinquennio contrattuale per la fase realizzativa)
- e. **Interventi in programma** (tale classe è riferita a progetti con fabbisogni finanziari per la fase realizzativa oltre il decennio).

- 2) **Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione**, in coerenza con l'emanando Documento Pluriennale di Pianificazione, secondo quanto previsto all'art. 2 comma 4 del DL 228/2011 e con il documento propedeutico al DPP “Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”, approvato contestualmente al DEF 2017, gli interventi di tabella A sono stati riclassificati in programmi specifici per il settore ferrovie, programmi trasversali su più modalità di trasporto e interventi sulle 13 direttrici ferroviarie di interesse nazionale individuate nello SNIT-F.

Di seguito la nuova articolazione:

- 00 *Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011) – per memoria;*
- 01 *Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge;*
- 02 *Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento;*
- 03 *Valorizzazione turistica delle ferrovie minori;*
- 04 *Valorizzazione delle reti regionali;*
- 05 *Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane;*
- 06 *Accessibilità su ferro porti e interporti;*
- 07 *Accessibilità su ferro Aeroporti;*
- 08 *Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici;*
- 09 *Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.*

Si evidenzia che la Tabella “**A00- Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)**” è riportata solo *per memoria* in quanto gli interventi relativi sono stati trasferiti nella Tabella Ultimi;

La Tabella C – Partecipazioni societarie, è stata espunta dal contratto a seguito della assegnazione ad FS della partecipazione al capitale di LTF.

Art. 4 “Obblighi del Gestore”: sono stati aggiornati, alla luce del contesto di riferimento, alcuni obblighi del Gestore, in particolare si prevede di inviare al Ministero entro il mese di settembre di

ciascun anno, per la predisposizione e l'aggiornamento "annuale" del DPP e il dimensionamento delle risorse da iscrivere nella futura Legge di Bilancio, i seguenti documenti:

- (i) schede informative con gli elementi e le informazioni ritenuti utili per le valutazioni di ammissibilità a finanziamento dei progetti\programmi definiti "invarianti" o in "project review" nell'Allegato al DEF 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" in considerazione del regime "transitorio" previsto nelle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche",
- (ii) studi di pre-fattibilità per i nuovi investimenti per i quali si intende richiedere il finanziamento per l'avvio del progetto di fattibilità,
- (iii) dossier di valutazione "ex ante" per i nuovi investimenti che necessitano del finanziamento per le ulteriori fasi progettuali e/o realizzative nonché l'eventuale aggiornamento del dossier a seguito dell'esito degli approfondimenti progettuali o nuove esigenze che comportino ulteriori necessità finanziarie.

Art. 5 "Riconoscimento degli interventi realizzati e pagamenti": è stata modificata l'articolazione delle righe della Tavola 2 sulla base dell'aggiornamento dei capitoli di spesa a seguito dell'emanazione della Legge di Bilancio 2017 e di atti normativi che hanno disposto il trasferimento di risorse tra capitoli di pertinenza. In coerenza con l'aggiornamento dei capitoli di spesa, come sopra riportato, sono state ridefinite le modalità di trasferimento, rendicontazione e certificazione delle risorse finanziarie.

Art.8 "Valutazione performance e penalità" - sono state anticipate ad aprile le tempistiche di comunicazione degli indicatori di performance al MIT.

Alla luce delle indicazioni del MIT e dell'Autorità di regolazione e Trasporti è stato rivisto il meccanismo delle penali.

In particolare il pagamento della sanzione pecuniaria in capo al Gestore verrà valutato sulla base degli scostamenti superiori alla percentuale del 15% dell'apposito indicatore di misurazione sintetico previsto dal contratto non **sull'intero paniere** di interventi individuato ma sul **singolo** intervento e la misura della sanzione sarà pari ad una percentuale variabile dal 1% al 2% della produzione obiettivo dell'intervento secondo le seguenti classi:

Misura della sanzione	Misura dello scostamento
1% produzione annua	tra il 15 ed il 30%
1,5% produzione annua	tra il 30 ed il 50%
2% produzione annua	oltre il 50%.

La sanzione annua, come richiesto dal CIPE (*"Elevare il limite massimo delle penali (art.8 comma 6) portandolo ad un livello più incentivante per l'azienda"*), è stata elevata a 2 milioni di euro (nello schema di Contratto esaminato dal Comitato il limite massimo delle penali era pari a 1 milione di euro).

Sono state inoltre elaborate, per rispondere al set informativo richiesto, nuove **"Appendici"** alla **Relazione informativa**, nel dettaglio:

- 1) Relazione sul progetto d'investimento Raddoppio Voltri-Brignole;
- 2) Dettaglio Delibere CIPE per intervento;
- 3) Relazione finanziaria Investimenti compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche;

- 4) Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2017-2021;
- 5) Schede interventi CdP-I agg. 2017–2021;
- 6) CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale;
- 7) CdP-I: evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento;
- 8) Relazione interventi finanziati dall'art. 7-ter del DL n. 43/2013;
- 9) Metodologia di calcolo indicatori di misurazione di risultato ex art.8 CdP-I 2017-2021.

A queste, sulla base di quanto richiesto dal CIPE (*“Inserire nelle prossime Relazione istruttorie tabelle riepilogative sulla distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate”*) si è aggiunta un'ulteriore appendice:

- 10) CdP-I 2017-2021: ripartizione territoriale,

dove viene fornito il dettaglio per Regione in termini di costi complessivi, avanzamento, risorse disponibili e nuovi avvii.

Nel nuovo schema Contrattuale, in relazione a quanto osservato dall'ART e dalla Corte dei Conti in sede di registrazione della Delibera CIPE 66/2017, è stata inserita la **“clausola risolutiva espressa”**.

3. L'EVOLUZIONE DEL PORTAFOGLIO PROGETTI

La programmazione nazionale degli investimenti per lo sviluppo della rete ferroviaria recepisce in maniera dominante il tema della concentrazione delle risorse finanziarie e la conseguente selezione delle iniziative da avviare.

Criterio ispiratore è rappresentato dalla finalità trasportistica delle infrastrutture: gli interventi prioritari non devono rappresentare un mero arricchimento della dotazione del territorio, ma un misurabile rapporto tra le esigenze reali della domanda di mobilità e la rivisitazione dell'impianto economico del Paese, che pone con chiarezza la centralità dei nodi di intersezione delle reti e la loro qualità tecnologica, organizzativa e gestionale.

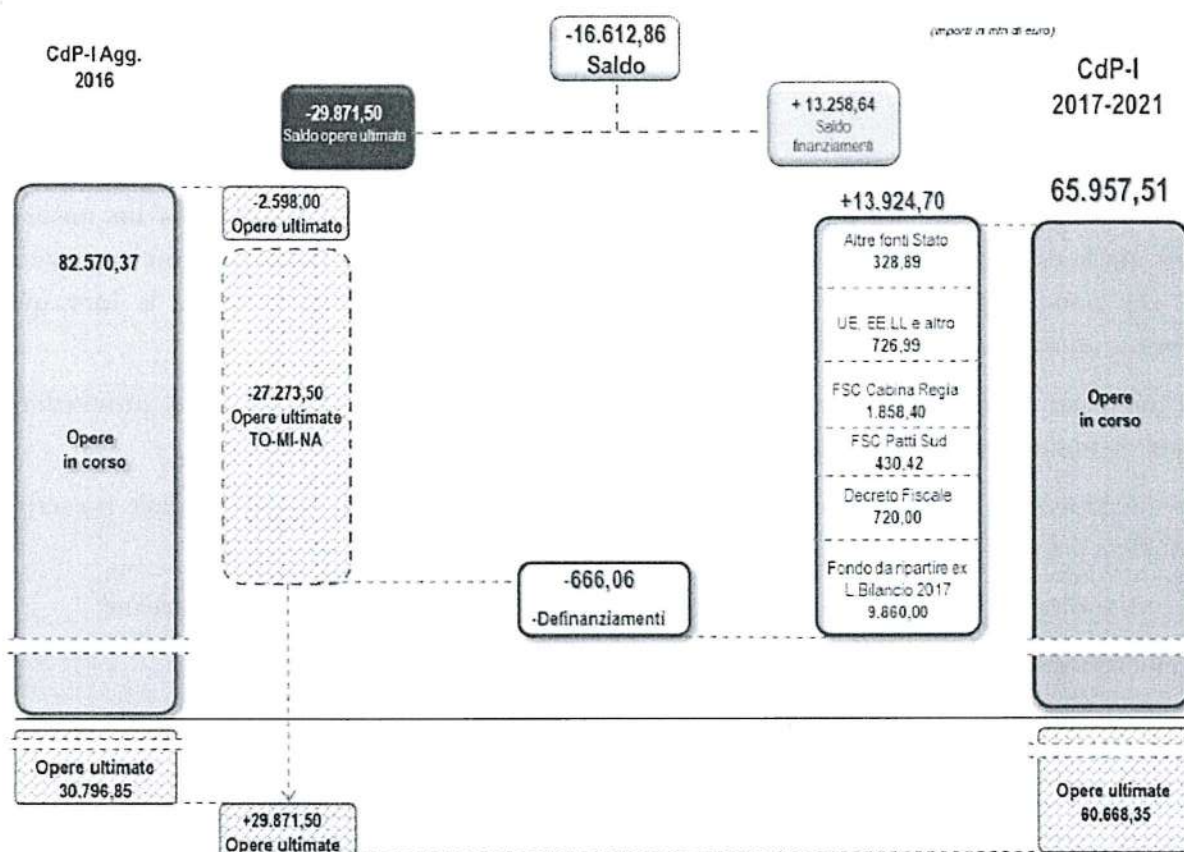
L'impegno finanziario assunto dallo Stato e realizzato dal Gestore con i recenti provvedimenti normativi è caratterizzato dalle seguenti linee di azione:

1. il mantenimento e miglioramento dei livelli di sicurezza previsti dagli obblighi e dalle prescrizioni normative concernenti il trasporto ferroviario;
2. interventi mirati al superamento delle criticità presenti soprattutto nelle grandi aree urbane;
3. la velocizzazione dei principali assi passeggeri.
4. lo sviluppo prestazionale dei corridoi merci;
5. il potenziamento del sistema AV/AC e dei valichi alpini;

Il presente Contratto di Programma 2017–2021, oltre ai nuovi interventi da avviare con la sottoscrizione dell'Atto ricomprende anche tutti gli investimenti ancora in corso di realizzazione, già presenti nelle tabelle del precedente Contratto di Programma 2012–2016 unitamente alle relative fonti di finanziamento.

Il valore del portafoglio progetti del Contratto di Programma 2017-2021, come rappresentato in figura, si attesta a **65.957,51 milioni di euro** rispetto agli **82.570,37 milioni di euro** dell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, tenuto conto delle variazioni portafoglio connesse alle opere ultimate pari a **29.871,50 milioni di euro** e delle variazioni finanziarie intervenute pari a **13.258,64 milioni di euro**.

Fig. 1 – Evoluzione del portafoglio progetti



Le Tabelle allegate al nuovo Contratto tengono conto delle variazioni intervenute relativamente al costo ed al perimetro di realizzazione degli interventi. In particolare, per alcuni programmi e progetti si rilevano delle variazioni della stima del costo determinate da:

- Opere convenzionalmente classificate nella categoria “ultimate”¹, che vengono stralciate dalla parte attiva del portafoglio investimenti;
- Riclassifiche, dovute alla Individuazione ed estrapolazione di specifici interventi già precedentemente inclusi in altri programmi (più ampi o diffusi) di investimento o suddivisione di alcuni programmi di investimento precedentemente accorpati.
- Variazioni della stima dei costi di specifici progetti di investimento che, a parità di perimetro di intervento, si sono registrati in fase di progettazione o realizzazione;
- Variazioni di perimetro dell’intervento, in termini di minori o maggiori opere da progettare e realizzare, ovvero di passaggio dalla previsione del costo relativo alla sola progettazione dell’opera all’inserimento dell’intervento di realizzazione dell’opera stessa;

¹ Vengono classificate tra le “Opere ultimate” quelle opere che presentano le seguenti caratteristiche:

- attivazione di tutte le fasi principali dell’opera;
- avanzamento contabile superiore al 90%;
- nessuna necessità di ulteriori coperture finanziarie

- Estensione del programma ad un arco temporale superiore a quello considerato nel precedente atto contrattuale e che è relativo non solo al quinquennio di vigenza contrattuale ma alla nuova struttura di pianificazione del Contratto che ha un orizzonte decennale.

Nelle Tabelle sono altresì presenti nuovi programmi/progetti di investimento (è presente, al riguardo, un'apposita colonna che indica se si tratta di un "Nuovo inserimento" rispetto al precedente atto contrattuale). Questi derivano da:

- Individuazione ed estrapolazione di specifici interventi già precedentemente inclusi in altri programmi (più ampi o diffusi) di investimento o suddivisione di alcuni programmi di investimento precedentemente accorpati.
- Nuove esigenze di investimento, conseguenti all'adeguamento ai recenti atti di programmazione nazionali e comunitari o ad evoluzioni del contesto normativo, territoriale, industriale e tecnologico in cui opera RFI.

Nell'**Appendice 6** alla Relazione Informativa del Contratto sono riportate, per ogni riga del Contratto, le motivazioni delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale e dei nuovi inserimenti.

Di seguito vengono rappresentate sinteticamente le variazioni introdotte nell'Atto in esame, il cui dettaglio verrà trattato analiticamente nel corso della presente relazione:

- trasferimento nella Tabella "Investimenti ultimati" di interventi conclusi pari a **29.871,50** milioni di euro di cui **2.598,00 milioni** riferiti ad investimenti sulla rete convenzionale e **27.273,50** milioni di euro riferiti alla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli (per maggiori dettagli vedi tabella "Opere ultimate")
- recepimento del definanziamento/ridestinzioni per un valore complessivo di circa **666,06** milioni di euro derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni;
- contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di circa **13.924,70** milioni di euro;
- rimodulazioni di risorse già contrattualizzate, a saldo zero, a favore di interventi improcrastinabili per un importo complessivo di **679,61** milioni di euro.

4. LE VARIAZIONI ALLE COPERTURE FINANZIARIE DI COMPETENZA

Il Contratto tiene conto delle variazioni finanziarie (definanziamenti e nuovi finanziamenti) intervenute successivamente all'Aggiornamento 2016 che risultano complessivamente pari a **13.258 milioni di euro**.

4.1 I definanziamenti

Nel presente aggiornamento contrattuale si sono registrate riduzioni alle risorse finanziarie iscritte nel contratto per un totale di **666,06 milioni di euro**.

La variazione in diminuzione sopra citata è ripartita nel modo seguente:

- ✓ **-375,00 mln di euro** quale definanziamento a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122/PG2 destinato agli investimenti ferroviari ai sensi della Legge di Bilancio 2017;
- ✓ **-40,00 mln di euro** quale definanziamento operato in applicazione del decreto, in corso di perfezionamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, attuativo dell'articolo 1, comma 338 della legge n.208/2015 (legge di stabilità 2016): *“Al fine di potenziare gli investimenti infrastrutturali nel settore della cultura, una quota delle risorse destinate agli interventi infrastrutturali, pari a 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2019, è destinata agli interventi di conservazione, manutenzione, restauro e valorizzazione dei beni culturali. Con decreto del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono approvati gli interventi da finanziare ai sensi del primo periodo del presente comma e le relative modalità attuative, anche prevedendo il ricorso ai provveditorati interregionali delle opere pubbliche. Le risorse da destinare agli interventi previsti dal presente comma sono individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.”*
- ✓ **-20,00 mln di euro** di riduzioni apportate dal Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 *“Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”* il quale all'art.47 comma 10 dispone la riduzione di 20 milioni di euro (per il 2018) delle risorse già assegnate ad RFI a valere sul DL 193/2016 (DL Fiscale) da destinare alle imprese ferroviarie per il rinnovo dei sistemi frenanti.
- ✓ **-7,14 mln di euro** quale definanziamento operato sul capitolo 7514 (di pertinenza CdP-Servizi) di cui all'articolo 32 del decreto legge 6 luglio 2011, n.98, convertito in legge, con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n.111 così come riportato nella delibera 36/2016. Il definanziamento viene applicato al CdP-Investimenti 2017-2021 a valere su risorse già contrattualizzate nel CdP-I 2012-16 nell'ambito del cosiddetto Fondo Salvaguardia di cui si darà evidenza successivamente. Il cambio della fonte di finanziamento nel Contratto di Programma – parte Servizi sarà recepito nel primo aggiornamento disponibile.
- ✓ **-29,00 milioni di euro** di riduzioni di risorse assegnate ai sensi del DL 133/2014 c.d. *“Sblocca Italia”* in favore dell'intervento *“Messa in sicurezza Cuneo-Ventimiglia”*, in quanto il contributo vede come beneficiario la regione Piemonte e non RFI.

- ✓ **-40,12 milioni di euro** a seguito della riprogrammazione del Piano di Azione e Coesione “Salvaguardia” del MIT, di cui alla nota n. 0007399 del 28/7/2016. Il definanziamento ha riguardato per 20 mln di euro la “*Tratta ferroviaria Palermo Catania*” e per 20 mln di euro “*l’Adeguamento della linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria*”.
- ✓ **-62,60 milioni di euro** di riduzioni di risorse TEN-T per il ciclo di programmazione 2007-2013, per chiusura delle Decisioni UE con un valore inferiore rispetto a quanto assegnato;
- ✓ **-84,98 milioni di euro** di riduzione alle risorse previste per il PON-T 2000-2006 effettuato dalla Commissione in sede di chiusura della programmazione FESR 2000-2006;
- ✓ **-7,22 milioni di euro** di riduzione di risorse derivanti da Convenzioni con Enti Locali e dagli esiti della chiusura del ciclo di programmazione POR 2007-2013.

Tab. 1 – Riepilogo definanzeamenti/trasferimenti

			milioni di euro
Ministero-Ente	Capitolo	FONTE/Riga CdP	IMPORTO
MEF	7122 pg2	Legge di Bilancio 2017	-415,00
	7122 pg2	Compensazione con fondi della Legge di Bilancio 2017	-415,00
MEF	7122 pg2	D.lg 50/2017 su cap. 7122 (Decreto Fiscale)	-20,00
		A1004E - Sicurezza armamento	-10,00
	7122 pg2	A1004FAdeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	-10,00
MEF		Trasferimenti a CdP-Servizi	-7,14
		NA0036 - F.do Salvaguardia	-7,14
MIT		Sblocca Italia	-29,00
		P078 - Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo - Ventimiglia	-29,00
MEF		PAC salvaguardia MIT	-40,12
		0263 - Battipaglia-Reggio Calabria	-20,12
		P074 - Intervento "Linea veloce Palermo-Catania"	-20,00
UE		Ten-T 2007-2013	-62,60
		A004 - Nuovo Valico del Brennero	-58,53
		0325 - AV/AC Treviglio-Brescia	-0,12
		0240_A - Nodo di Genova	-1,50
		A2010 - Sistemi Informativi	-1,39
		0292-Linee di accesso al Brennero	-0,87
UE		PON 2000-2006	-84,98
		0099 - Raddoppio Caserta-Foggia	-56,92
		0149 - Sistemazione Nodo di Bari	-15,00
		0332 - Nodo di Bari Nord	-3,06
EE.LL.		Enti Locali e Altro	-7,22
		0036_B - Nodo di Palermo	-1,54
		1650 - Interventi connessi a linea AV/AC Milano - Bologna	-1,21
		A1003 - Miglioramento infrastrutturale Provincia Trento	-3,53
		1655 - Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	-0,35
TOTALE			-666,06

4.2 Nuove fonti di finanziamento per competenza

Nella tabella sotto riportata sono state riepilogate le variazioni in aumento registrate rispetto all'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-16, per un valore complessivo di **13.924,70** milioni di euro.

Tab. 2 – Riepilogo nuove fonti per competenza

milioni di euro	
Fonte di finanziamento	Importo
Decreto Fiscale 193/2016	720,00
Legge di Bilancio 2017 Fondo ex art.1 comma 140-142	9.860,00
Legge di Bilancio 2017 (cap.7122 pg.9, Ferrandina -Matera)	210,00
Decreto emergenze ambientali (L.71/2013)	70,00
Decreto Legge 50/2017 (Art. 47 bis co.6)	48,89
Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020	2.288,82
PACC 2014-2020 complementare al PON 2014-2020	141,00
PON 2007-2013 e 2014-2020	477,00
CEF 2014-2020	49,71
Risorse da Enti Terzi e altro	59,29
TOTALE	13.924,70

In particolare di seguito si rappresentano le nuove fonti di finanziamento determinate da atti e/o provvedimenti che assegnano finanziamenti a specifici progetti di investimento individuati dalla medesima norma:

- ✓ **720,00** milioni di euro recati dal Decreto Legge 193/2016 di cui 320,00 milioni di euro per l'anno 2016, anche per la **sicurezza e l'efficientamento della rete ferroviaria** e 400,00 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento di interventi relativi alla «**Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge**», ivi compresi quelli previsti nella parte programmatica del contratto di programma, aggiornamento 2016;

Tab. 3 – Riepilogo progetti finanziati dal Decreto Fiscale 193/2016

mln €		
Rif. tab. CdP-I	Tipologia interventi	Importo
A.2E0A	Protezione della marcia del treno (comprensivo completamento SOST-GSC, MIT, REDI, TEG, FE FI, C&B, autoriparanti,...)	40,00
A.2E0D_2	Dismissione contesti di esercizio obsoleti	15,00
A.2E0D_1	Treno diagnostico	35,00
A.2E0E	Soppressione passaggi a livello	50,00
A.2E0B	Risanamento acustico	20,00
A.2E0C	Pieno Accessibilità terminali viaggiatori	30,00
A.2E0E	Sicurezza Armamento	520,00
A.2E0F	Piano di attuazione STI (primi interventi)	10,00
Totale	Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge	720,00

- ✓ **9.860,00** milioni di euro quale quota del Fondo indistinto istituito ai sensi dell'art.1 commi 140-142 della legge di Bilancio 2017 per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese ed assegnati a RFI ai sensi del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 luglio 2017 da destinarsi ad opere e 411,40 mln di euro per il pagamento di oneri di ammortamento a seguito di operazioni di attualizzazione dei contributi, fermo restando la possibilità di destinare tali risorse ad ulteriore opere da contrattualizzarsi nei prossimi aggiornamenti contrattuali qualora tale operazioni bancarie non venissero attuate dal Gestore; tali risorse sono state richieste nella misura prevista dall'Aggiornamento 2016 del CdP-I ed allocate dal Gestore secondo la più recente pianificazione delle esigenze che recepisce gli esiti degli approfondimenti progettuali, la definizione della programmazione FSC 2014-2020 e le candidature ai finanziamenti PON 2014-2020.
- ✓ **210,00** milioni di euro recati dall'art.1 comma 591 della Legge di Bilancio 2017 per il finanziamento della nuova linea ferroviaria **Ferrandina-Matera La Martella**, così ripartiti: 10 milioni di euro per l'anno 2017 e di 32 milioni di euro per l'anno 2018 e 42 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2022;
- ✓ **70,00** milioni di euro quale riassegnazione dei fondi, originariamente attribuiti in via programmatica dalla delibera CIPE n. 40/2013 (*“Assegnazione risorse di cui all'articolo 7 -ter del Decreto Legge n. 43/2013, c.d. Emergenze ambientali”*) all'intervento “Circonvallazione di Trento” e defianziati per 55 mln di euro nel CdP-I 2012-2016 e per 15 mln di euro nell'aggiornamento 2015², a copertura dei lotti costruttivi ancora da finanziare del “Tunnel di base del Brennero” così come previsto dal punto 3 della medesima delibera, anche in ragione della contiguità territoriale dei due progetti di investimento;
- ✓ **48,89 mln di euro** trasferiti al Gestore ai sensi dell'art.47 bis comma 6 della legge di conversione n.96 del 21 giugno 2017 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante “disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo” il quale stabilisce: *“Le risorse di cui all'articolo 1, comma 294, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, non attribuite alle imprese ferroviarie ai sensi del secondo periodo del medesimo comma 294 e dell'articolo 11, comma 2-ter, del decreto-legge 25 novembre 2015, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 2016, n. 9, possono essere destinate dal gestore dell'infrastruttura, nei limiti degli stanziamenti esistenti, a investimenti per il miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione del traffico o all'ammodernamento delle locomotive da manovra. Tali risorse saranno inserite nel contratto di programma-parte investimenti tra la società Rete ferroviaria italiana Spa e lo Stato con evidenza degli investimenti a cui sono finalizzate”*. A tal proposito si segnala che le risorse originariamente stanziati per il 2015, pari a 100 mln di euro attualmente riportate nell'Allegato 4c del vigente CdP-Servizi 2016-2021, verranno rettificare nel primo aggiornamento del medesimo contratto.

² L'assegnazione definitiva delle risorse era subordinata alla presentazione al CIPE del progetto preliminare o definitivo dell'opera entro il 31.12.2014. Tale progettazione non è stata consegnata nei tempi previsti, pertanto nel CdP-I 2012-2016 l'investimento è stato inserito fra le opere in standby, ed i 70 mln sono stati ridotti di 55 mln e nell'aggiornamento 2015 sono stati defianziati anche i rimanenti 15 mln.

- ✓ 2.288,82 milioni di euro a valere sul “Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020” di cui alle delibere n.26/2016, n.25/2016 così come finalizzati dalla delibera CIPE n. 54 del 1 dicembre 2016, così ripartiti:
 - 1.858,40 mln di euro relativi a risorse FSC 2014-2020 nazionali (“Cabina di Regia”) (vedi par.4.5);
 - 430,42 mln di euro relativi a risorse FSC 2014-2020 regionali (“Patti Sud”) (vedi par.4.5).
- ✓ 141,00 milioni di euro derivanti dal “Piano di azione e coesione Complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020” approvato con delibera CIPE 58 del 1 dicembre 2016;

Tab. 4 – Riepilogo progetti finanziati dal programma PAC complementare al PON 2014-2020

		mln euro
Riga CdP	Intervento	Importo
P074	Intervento “Linea veloce Palermo-Catania”	20,00
P174	ACC Bari Lamasinata	25,00
0099	Raddoppio Caserta-Foggia	76,20
0263	Batipaglia-Reggio Calabria: Ponte Petrace e PRG di Goglia Tauro (*)	19,80
Totale		141,00

(*) Finanziamenti non attribuiti al progetto in quanto gli interventi risultano già coperti da altre fonti pertanto il relativo importo è stato appostato sul Fondo Salvaguardia in attesa di chiarimenti da parte dei Ministeri competenti

- ✓ 477,00 milioni di euro a valere dei programmi PON 2007-2013 e 2014-2020, di cui:
 - 451,00 mln di euro relativi ai “grandi progetti” insistenti sull’itinerario Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo ammessi al finanziamento del nuovo ciclo di programmazione per i quali si è ancora in attesa dell’atto formale di ammissione al finanziamento;

Tab. 5 – Riepilogo grandi progetti finanziati dal programma PON 2014-2020

		mln euro
Riga CdP	Intervento	Importo
0284	Variante Canello-Napoli	77,50
0279	Raddoppio Canello-Frasso	91,50
0332	Bari Sud (Bari Centrale Torre a Mare)	147,00
0275	Ferrovie CT-PA Tratta Bicocca - Motta - Catena nuova	135,00
Totale		451,00

- 27,00 mln di euro come saldo netto tra gli interventi considerati ammissibili ai sensi della nota prot. n. 5487 del 31 maggio 2017 con cui l’Autorità di Gestione del PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020 ha preso atto dell’esito positivo delle valutazioni svolte dal “Gruppo di valutazione” e l’importo precedente contrattualizzato nel CdP-I ai sensi del Decreto Dirigenziale Decreto n.10999 30/12/2015.
- ✓ 49,71 milioni di euro di risorse derivanti dal programma CEF 2014-2020; a valle della partecipazione di RFI e BBT alla call 2015 del programma CEF 2014-2020 per il settore

Trasporti, il MIT ha sottoscritto con l'INEA (INNOVATION AND NETWORKS EXECUTIVE AGENCY) – Agenzia a ciò delegata dalla Commissione Europea – una serie di “agreement” con i quali vengono assegnati i finanziamenti europei ai sotto indicati progetti:

Tab. 6 – Riepilogo progetti finanziati dal programma CEF 2014-2020

Riga CdP	Intervento	Importo	Atto	min euro
0268	Progettazione del collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Venezia	4,00	Agreement n. INEA/CEF/TRAN/M2015/1129866 del 28/10/2016	
A3011	ERTMS trackside equipment on Italian sections of the ERTMS Corridor/Corse Network Corridors in compliance to the Swasthrough Program	45,71	Agreement n. INEA/CEF/TRAN/M2015/1126337 del 12/10/2016	
TOTALE		49,71		

- ✓ 59,29 milioni di euro di risorse derivanti dalla stipula di nuove convenzioni o protocolli di Intesa con gli Enti Locali ed altro.

Tab. 7 – Riepilogo progetti finanziati da EE.LL

Riga CdP	Intervento	Ente	Atto	Importo	min euro
A1006	Piano di soppressione Passaggi a Livello	Interventi vari	Varie convenzioni con Enti Locali	9,07	
A1013A	Idrogeologia	Regione Emilia Romagna	Protocollo del 26/1/2016 tra RER, ArPC, AIPO e RFI	1,82	
0262	Tratta AV/AC Ronchi del Legionari-Trieste	Regione Friuli Venezia Giulia	Atto aggiuntivo del 31/7/2016 all'Accordo quadro RFI-FVG del 12/12/2003	1,53	
0291	Tratta AV/AC Venezia-Ronchi del Legionari	Regione Friuli Venezia Giulia	Atto aggiuntivo del 31/7/2016 all'Accordo quadro RFI-FVG del 12/12/2003	1,98	
I133a	Nodo di Udine (fase)	Regione Friuli Venezia Giulia	Atto aggiuntivo del 31/7/2016 all'Accordo quadro RFI-FVG del 12/12/2003	1,90	
1670	Ammodernamento e velocizzazione rete sarda (SCMT e rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Milamassargia, opere connesse all'arretramento della stazione di Ciblia)	Regione Sardegna	Atto aggiuntivo modificativo alla Convenzione Rep. N.5 del 11/9/2014 per il finanziamento dell'intervento "Arretramento della Stazione di Ciblia 1° Fase"	13,00	
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	Regione Friuli Venezia Giulia	Convenzione Regione Friuli Venezia Giulia del 31 luglio 2015	1,77	
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia	Regione Piemonte/Liguria		8,80	
1953	Nuovo impianto di manutenzione rotabili di Venezia Mestre	Regione Veneto		19,42	
TOTALE				59,29	

4.3 La neutralizzazione dei definanziamenti di legge

La legge n° 232 dell'11 dicembre 2016 (Legge di Bilancio 2017), sul capitolo di bilancio MEF 7122/PG2, ha previsto, contestualmente allo stanziamento di nuove risorse di competenza pari a 400 mln di euro in applicazione a quanto disposto dall'art. 10 comma 1 del c.d. Decreto Fiscale 2016, un definanziamento di 415 mln di euro sul medesimo pg.2.

Il Decreto Fiscale 2016 ha destinato le nuove risorse specificatamente a interventi per la “*Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge*”.

Pertanto nel presente contratto le riduzioni di risorse di competenza pari a 415,00 M€ sono state allocate a valere sulle risorse già contrattualizzate in precedenti atti e recepite nell'Aggiornamento 2016 del CdP-I nell'ambito del programma di investimento “Tecnologie per la circolazione - potenziamento tecnologico direttrici e nodi” e su altri programmi di sviluppo della rete. Si precisa che il suddetto definanziamento non produce effetti sull'avanzamento dei progetti di investimento in quanto attiene a risorse non ancora impegnate con atti negoziali verso terzi.

Il definanziamento è stato successivamente reintegrato con una corrispondente quota delle nuove risorse stanziata dalla Legge di Bilancio 2017 a carico del Fondo istituito ai sensi dell'art. 1 comma 140.

4.4 La riallocazione di finanziamenti già contrattualizzati

Come nei precedenti contratti, per far fronte a fabbisogni improcrastinabili che non hanno trovato idonea copertura e nella logica di perseguire **l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse verso progetti più maturi** si è provveduto a ridestinare le economie registrate su interventi in fase di ultimazione e a "liberare" alcune risorse allocate su progetti con disponibilità residue non sufficienti per avviare alcuna fase funzionale o comunque rinviabili in quanto ritenuti non prioritari.

Nell'ambito del presente aggiornamento contrattuale sono state quindi riallocate, con una operazione a saldo zero, risorse per un importo complessivo di **679,61 milioni di euro**, come di seguito rappresentato:

- 1) una quota delle risorse del programma "Upgrading Nodo di Roma" riga P053 pari a **21,60 mln di euro**, è stata destinata come di seguito indicato:
 - **15,00 milioni di euro** per il "Raddoppio Campoleone-Aprilia", al fine di assicurare completa copertura finanziaria all'investimento ad esito dello stanziamento delle risorse FSC 2014-2020;
 - **6,60 milioni di euro** per il "Raddoppio Lunghezza-Guidonia", al fine di assicurare completa copertura finanziaria all'investimento che era stata ridotta per applicazioni di definanziamenti su fonti nazionali di competenza MEF nell'ambito del CdP-I 2012-2016.
- 2) le risorse a valere del Programma PON 2014-2020 da attribuirsi ai grandi progetti, pari a **450,80 mln di euro**, hanno permesso di liberare risorse per avviare ulteriori fasi dei medesimi interventi, a valle dell'atto formale di ammissione al finanziamento, in particolare:
 - **168,00 milioni di euro** per l'ulteriore fase del "Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)";
 - **148,00 milioni di euro** per l'ulteriore fase "dell'Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino";
 - **134,80 milioni di euro** per l'ulteriore fase "dell'Itinerario Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo";
- 3) risorse per **90,00 milioni di euro** dal programma "Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase" riga P140 a copertura dell' "Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo" riga I153 come da protocollo d'intesa Regione Calabria sottoscritto in data 17 maggio 2017;
- 4) una quota delle risorse del "Fondo di Salvaguardia" pari a **75,43 mln di euro** e le risorse statali liberate per effetto dell'overcopertura derivante dal finanziamento PON pari a **41,78 mln di euro**, è stata rimodulata per neutralizzare le perdite degli interventi cofinanziati dall'UE o da EE.LL. prevalentemente per il reintegro del definanziamento sul "Nuovo Valico del Brennero"

per perdite sul programma TEN-T 2007-2013 e per le riduzioni a valere del programma PAC Salvaguardia 2007-2013.

La diminuzione complessiva nell'entità del Fondo di Salvaguardia è pari a 83,09 M€, in quanto comprende anche la neutralizzazione del defanziamento di -7,14 M€ operato sul capitolo 7514 (di pertinenza CdP-Servizi) di cui all'articolo 32 del decreto legge 6 luglio 2011, n.98.

Nel fondo sono state attribuite nuove risorse per circa 39,87 M€ derivanti dal programma PON - PAC 2014-2020 ed assegnate da atti normativi ad interventi sulla Battipaglia – Reggio Calabria. L'intervento in oggetto risulta però già coperto finanziariamente per il medesimo importo da altre fonti (PON-PAC 2007-2013) si rimane in attesa di un chiarimento da parte dei Ministeri competenti.

Di seguito viene rappresentata sinteticamente l'evoluzione del Fondo Salvaguardia (riga NA0036):

Tab. 8 – Evoluzione Fondo Salvaguardia dal CdP-I agg. 2016 al CdP-I 2017-2021

		in M€
A	Dotazione iniziale F.do Salvaguardia CdP-I agg. 2016	187,87
Utilizzi CdP-I 2017-2021 F.do Salvaguardia		IMPORTO
MEF	Trasferimento risorse a copertura CdP-Servizi	-7,14
UE	Stima perdite TEN 2007-13	61,21
UE	Nuovo valico del Brennero	-58,63
UE	Treviglio-Brescia e Nido di Genova	-1,72
UE	Linee di Accesso al Brennero	-0,87
EE.LL. e altro	Perdite Pon 2007-2013	-12,08
	Battipaglia Reggio Calabria	-4,56
	altri progetti (0036, 0100, 0115, 0271, 0311, 0320, 0322, 0335, 0344, 0505, 0512, 0534, 0670, 1307, 1814, 1829, 1830, 1832)	-89,59
	altri progetti (0099, 0275, 0279, 0284, 0319, 0321, 0323, 0332, 1056, 0511, 0514)	-2,07
EE.LL. e altro	Perdite Pon 2007-2013	-2,14
	Modo di Palermo	-1,84
	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	-0,30
B	Totale utilizzi	-82,56
C	Finanziamenti duplicati su Battipaglia-Reggio Calabria	39,87
D	Dotazione finale F.do Salvaguardia CdP-I 2017-2021 (A+B+C+D)	145,18

4.5 Fondo Sviluppo e coesione – periodo di programmazione 2014-2020

L'articolo 1, comma 703 della Legge 23 dicembre 2014, n. 190 (**legge di stabilità 2015**), ha ridefinito le **nuove procedure di programmazione** delle risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) per il periodo **2014-2020**.

Il Decreto del Presidente del Consiglio del Ministro del 25 febbraio 2016 ha istituito la c.d. **“Cabina di regia”** (di cui all'articolo 1, comma 703, lettera c), della legge 23 dicembre 2014, n. 190) la quale costituisce, per la programmazione del Fondo sviluppo e coesione 2014-2020, la sede di **confronto** tra lo Stato, le **Regioni** e le **Province autonome** di Trento e di Bolzano nonché le **Città metropolitane**, per la definizione dei **piani operativi per ciascuna area tematica nazionale**, recanti:

- l'indicazione dei risultati attesi e delle azioni e dei singoli interventi necessari al loro conseguimento;
- la relativa stima finanziaria;

- i soggetti attuatori a livello nazionale e regionale;
- i tempi di attuazione e le modalità di monitoraggio;
- l'articolazione annuale dei fabbisogni finanziari fino al terzo anno successivo al termine della programmazione 2014-2020, in coerenza con l'analoga articolazione dello stanziamento deciso per ogni area tematica nazionale.

I Piani operativi sono successivamente stati presentati al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (**CIPE**) per l'assegnazione degli importi, a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione afferenti alla programmazione 2014-2020, destinati alla realizzazione degli interventi compresi nel Patto ai sensi dell'articolo 1, comma 703 della Legge di Stabilità 2015.

In tale contesto il Governo si è impegnato, tra l'altro, ad attuare progetti infrastrutturali decisivi per connettere il **Mezzogiorno** al resto del Paese, all'Europa, ai mercati internazionali come l'Alta Velocità sugli assi adriatico e tirrenico e sulla Napoli-Bari-Taranto e l'ammodernamento del sistema ferroviario in Sicilia e Sardegna, interventi che rientrando in questo settore strategico hanno l'obiettivo di migliorare la mobilità per lo sviluppo delle imprese e dei territori.

In particolare per il mezzogiorno, che rappresenta un grande potenziale per il rilancio dell'economia e per la crescita del Paese, occorrono programmazione, semplificazione amministrativa, sfrontamento dei vincoli normativi e regolamentari e attribuzione chiara di responsabilità a ogni amministrazione, al fine di ridurre errori e costi e di mobilitare risorse private per la realizzazione di progetti di interesse generale.

Al fine di definire per ogni Regione del SUD interventi prioritari e trainanti, le azioni da intraprendere per attuarli e gli ostacoli da rimuovere, la tempistica, le reciproche responsabilità, il Governo si è attivato per costruire **16 Patti per il Sud**: uno per ognuna delle 8 Regioni (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna), uno per ognuna delle 8 Città Metropolitane (Napoli, Bari, Reggio Calabria, Messina, Catania, Palermo, Cagliari e Taranto).

I patti mettono insieme risorse già assegnate con precedenti strumenti di programmazione o disponibili, provenienti da POR e PON 2014-2020, Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC), Piani di Azione e Coesione (PAC) e Programmi Ordinari di Convergenza (POC) e consentono di spenderli subito per progetti che le Regioni o le Città metropolitane hanno individuato come "**prioritari**".

A partire dalla seconda metà del 2016 ad oggi sono stati sottoscritti e finalizzati tutti i 16 "Patti Sud".

Il processo di assegnazione delle risorse è stato successivamente definito con la **Deliberazione del Cipe n. 26/2016** relativa alla seduta del 10 agosto 2016, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 267 del 15/11/2016, nella quale sono state allocate per area tematica le risorse FSC 2014-2020 per l'attuazione di interventi da realizzarsi nelle Regioni e nelle Città metropolitane del Mezzogiorno mediante i suddetti appositi Accordi interistituzionali denominati "Patti per il Sud". Le schede allegate ai Patti per il Sud dettagliano gli interventi da finanziare, e fra questi ci sono anche interventi di RFI contrattualizzati nel nuovo CdP-I 2017-2021 come di seguito rappresentato. **Gli interventi inseriti nei Patti Sud dovranno essere oggetto di apposite convenzioni attuative con le regioni/città metropolitane titolari delle risorse previste per la definizione di reciproci impegni ed obblighi e per sancire la piena operatività delle risorse.**

Tab. 9 – Riepilogo progetti finanziati da Fondi FSC 2014-2020 Patti Sud

			<i>mln euro</i>
Regione	Riga CdP	Progetto	Importo
Campania	P212	Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli (Completamento studio di fattibilità e progettazione preliminare)	0,92
	I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno-Mercato S.S.-Avellino-Benevento e della tratta Mercato S.S.-Codola-Sarno	230,00
	P214	Ripristino della linea Benevento-Pietralcina e relativa elettrificazione	20,00
	P214	Studio di Fattibilità per il ripristino a fini turistico-naturali della storica tratta ferroviaria Avellino Rocchetta S. Antonio	1,00
	00138	Stazione di Interscambio di Vesuvio Est tra la linea a monte del Vesuvio AV/AC e la Circumvesuviana	35,50
Puglia	I174	Linea ferroviaria Taranto-Brindisi Realizzazione stazione ferroviaria Taranto - Nasisi	22,00
Molise	P141	Potenziamento ed elettrificazione tratta Roccaravindola-Isernia di 15 km	15,00
Sardegna	0313A	S.Gavino-Sassari-Olbia	100,00
Calabria	I107A	Realizzazione dell'Alta Velocità Ferroviaria Salerno – Reggio Calabria (Studio di Fattibilità) e Sistema Integrato Stazione Ferroviaria – Aerostazione di Lamezia Terme (Studio di Fattibilità)	6,00
TOTALE			430,42

Nella medesima seduta CIPE, con delibera n.25, in attuazione dell'art. 1, comma 703, lettere a) e b) della legge n. 190/2014 (legge di stabilità 2015), sono state individuate le Aree tematiche (Infrastrutture, Ambiente, Sviluppo economico e produttivo, Turismo, cultura e valorizzazione delle risorse naturali, Occupazione, inclusione sociale e lotta alla povertà, Istruzione e formazione, Rafforzamento della pubblica amministrazione, Agricoltura) e i relativi obiettivi strategici su cui impiegare la dotazione finanziaria del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC). La delibera riporta altresì le regole di funzionamento del Fondo.

In data 1 dicembre il CIPE con Delibera n.54, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale nel mese di aprile 2017, ha approvato il Piano operativo Infrastrutture del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 di competenza dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (FSC 2014-2020 Cabina di Regia) che prevede investimenti per 11,50 miliardi di euro ed è articolato in sei Assi Tematici di intervento con risorse finanziarie a disposizione per interventi nel settore ferroviario pari a circa 2 miliardi di euro ("FSC Cabina di Regia").

Di seguito il dettaglio degli interventi:

Tab. 10 – Riepilogo progetti finanziati da Fondi FSC 2014-2020 Cabina di Regia

		cifra di euro
Riga CIP	Intervento	Importo
100	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria ionica - tratta Sibari-Milazzo Porto Salvo	307,00
10000	Tecnologie per la circolazione	10,00
10001	Adeguamento prestazionale corridoi TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1 ^a fase	10,00
10002	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direzione centrale e Direzione Tiroseica Nord (corridoi TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	10,00
10003	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge servizi ai viaggiatori	5,00
10004	Nodo complesso di Pompei	30,50
10005	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	25,00
10006	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	14,00
10007	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direzione centrale e Direzione Tiroseica Nord (corridoi TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	20,00
10008	Piano Servizi (invasamento nastripedili, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e sicurezza)	7,50
10009	Tecnologie per la circolazione	2,50
10010	Nodo di Udine	1,00
10011	Porto di Trieste	17,00
10012	Raddoppio Campoleone-Aurilla	15,00
10013	Nodo di interscambio di Rignano	24,00
10014	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova	0,80
10015	Electrificazione Civitanova-Macerata-Albano	39,00
10016	Nodo di Faltanera completamento	1,00
10017	Completamento raddoppio Pescara-L'Aquila (tratta Teramo-L'Aquila)	150,00
10018	Terminale Rivista Scivola	9,50
10019	Nodo di Novara 1 ^a fase	7,50
10020	Scalo Torino Orbassano	13,00
10021	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	5,00
10022	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Torino-Quindiciotto	5,00
10023	Varante di Riga	49,00
10024	Electrificazione linea Trento-Bassano	59,00
10025	Electrificazione Barietta-Canoia	26,00
10026	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia	50,00
10027	Nodo intermodale di Brindisi	25,00
10028	S. Gavino-Sassari-Ortùs fasi prioritarie	74,00
10029	Sistemazione nodo di Catania	235,00
10030	Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie	350,00
10031	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	34,00
10032	Potenziamento linea Empoli-Siena	85,00
10033	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1 ^a crociata	32,00
10034	Ripristino linea del bin° di vicaria Macra	110,00
TOTALE		1.858,40

4.6 Focus - Programmi per lo sviluppo della rete ferroviaria nelle regioni meridionali (PON – Reti e Mobilità / Piano Azione e Coesione)

Rispetto a quanto rappresentato nel precedente Aggiornamento Contrattuale in cui si faceva riferimento al X Decreto Dirigenziale n° 10999 del 30 dicembre 2015 congiuntamente al Decreto IGRUE n.33 del 5 agosto 2015 e alle Note MIT n°276 del 14 gennaio 2015 si sono registrate delle variazioni al quadro degli interventi finanziati:

- 1) riprogrammazione **Piano di Azione e Coesione di Salvaguardia del MIT** di cui alla nota n.7399 del 28 luglio 2016 per un importo complessivo di 40 milioni di euro;
- 2) delibera CIPE n. 58 del 1 dicembre 2016 con cui è stato approvato il **“Piano di azione e coesione Complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020”**;
- 3) nota prot. n. 5487 del 31.05.2017, con cui l’Autorità di Gestione del **PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020** ha preso atto dell’esito positivo delle valutazioni svolte dal *“Gruppo di*

valutazione” ed ha approvato l’elenco delle operazioni ammissibili a finanziamento sul Programma in oggetto;

4) Rapporto finale di esecuzione del Programma Operativo Nazionale “Reti e Mobilità” Obiettivo Convergenza 2007-2013.

Tab. 11 – Evoluzione paniere progetti PON-FESR 2007-2013

PROGETTO	COMPLETAMENTO 31/12/2013			ESERCIZIO 2017/2018			TOTALE		
	Importo (M€)	Importo (M€)	Importo (M€)	Importo (M€)	Importo (M€)	Importo (M€)	Importo (M€)	Importo (M€)	Importo (M€)
POC	31,06	22,94	0,32	30,80	22,94	0,29	30,80	22,94	0,29
POC1	18,15	18,25	-	18,15	18,25	-	18,15	18,25	-
POC2	12,91	4,69	0,32	12,91	4,69	0,32	12,91	4,69	0,32
POC3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC5	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC6	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC7	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC8	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC9	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC43	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POC50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTALE	1.895,25	1.895,25	1.895,25	1.895,25	1.895,25	1.895,25	1.895,25	1.895,25	1.895,25
POC40	15,26	-	-	15,26	-	-	15,26	-	-
POC41	26,66	-	-	26,66	-	-	26,66	-	-
TOTALE	41,92	-	-	41,92	-	-	41,92	-	-

5. “LA CURA DEL FERRO”

Le risorse finanziarie che verranno contrattualizzate nel nuovo Contratto di Programma consentiranno, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, la prosecuzione della cosiddetta “Cura del Ferro” e delle azioni individuate nel Piano Industriale di RFI 2017-2026.

Sono previsti con il nuovo CdP-I 2017-2021 **13.258,64 milioni di euro** di nuovi avvii così articolati:

Tab. 12 – Nuovi avvii 2017

Tabella	Intervento	Milli di euro Nuovi Avvii 2017
A01	Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge	1.958,05
A02	Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	688,06
A03	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	36,00
A04	Valorizzazione delle reti regionali	1.316,94
A05	Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane	885,10
A06	Accessibilità su ferro porti e interporti	219,08
A07	Accessibilità su ferro aeroporti	481,07
A08	Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici	5.013,54
B	Investimenti realizzati per lotti costruttivi	2.660,80
TOTALE		13.258,64

5.1 Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge

Nuove forte impulso alla sicurezza, anche per gli effetti del Decreto Fiscale, ulteriori **1.958,05 milioni di euro** per il proseguimento dei programmi degli interventi necessari a contenere i rischi nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, oltre ad interventi per la salvaguardia dell'ambiente e la mitigazione del rumore, per la soppressione dei passaggi a livello e la protezione in sicurezza delle rimanenti interferenze strada-ferrovia, nuove esigenze connesse al Piano sicurezza armamento nonché per l'avvio del nuovo programma di adeguamento a STI.

Tab. 13 – Nuovi avvii “Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di Legge”

CdP	Tabella/intervento	Costo	Fonte Finanziaria Legge 2016/190	Nuovi Avvii CdP I 2017-2021	Art. 7 comma 2 del D.Lgs. 112/2017	Differenza tra CdP e D.Lgs. 112/2017	Riferenza 2017 e CdP	FIR	UE (FIR, F4C, CFI)	FESIF e altri	Finanziamento	Opere realizzate nel CdP I 2017-2021
A01	Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge	33.733,39	6.655,83	1.958,05	1.142,00	700,00	0,00	5,00	0,00	10,00	0,78	9.523,25
A01A	Sicurezza in galleria	1.033,03	202,20	42,00	40,00	40,00						282,20
A01B	Risanamento gallerie	6.339,33	252,15	80,00	70,00	10,00						442,15
A01C	Planimetrie e studi di ingegneria ed obblighi di legge	989,29	395,15	105,00	120,00	15,00		5,00				325,15
A01D	Sicurezza in viadotti	303,03	70,00	50,00	50,00	0,00						200,00
A01E	Sicurezza in tralicci	1.741,30	417,00	150,00	120,00	30,00						1.370,30
A01F	Ampereometri e Spintolatori Passivi di Sicurezza (SPS) - prove in campo	293,63	0,00	15,00	15,00	0,00						15,00
A01G	Soppressione passaggi a livello	3.461,15	1.712,41	150,00	170,00	10,00			4,49	5,51	0,00	1.821,87
A01H	Idrogeologia	1.030,20	481,81	150,00	170,00	10,00			2,59	2,41	2,59	406,00
A01I	Sismica	1.000,00	30,00	50,00	50,00	0,00						149,50
A01J	Protezione della marcia del treno	3.000,00	2.275,87	122,00	40,00	80,00			3,23			2.487,00
A01K	Strutture di sostegno del Ferrovio Basso, centrale Sestiere Carlo Verdone	482,00	390,00	25,00	25,00	0,00						184,00
A01L	Protezione dei passaggi a livello	1.100,00	550,00	50,00	40,00	10,00					2,81	241,00
A01M	Sistemi per la mitigazione dell'inquinamento	233,43	15,11	20,00	40,00	20,00						134,52
A01N	Disposizione centrali di servizio allestite	1.910,00	333,00	60,00	45,00	15,00						230,00
A01O	Spese per la sicurezza in materia di sicurezza	242,00	42,00	10,00	10,00	0,00						10,00
A01P	Soluzioni FORTI (SIST)	1.750,00	6,00	80,00	40,00	40,00						60,00

5.2 Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento

Nuove risorse per **688,06 milioni di euro** finalizzate all'ammmodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati e obsoleti nonché proseguire l'attrezzaggio della rete con l'ERTMS.

Tab. 14 – Nuovi avvii “Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento”

RF/CP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVV/II CdP-I 2017-2021	art.1 comma 140-142 L. Bilancio 2017	Decreto Finanze	Bilancio 2017 - altre fonti	FSC 2014-2020	UE (FON, PAC, CEF)	EEII e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CdP-I 2017-2021
000	Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento	8.586,40	2.158,31	688,06	611,75	0,00	0,00	12,50	43,92	0,00	0,35	2.876,37
A2E18	Tecnologie per la circolazione	5.362,44	1.074,11	453,75	441,75			12,50	43,92		0,34	1.512,07
A2E5	TIC	872,41	490,29	35,00	35,00							515,38
A2E9	Sviluppo tecnologie innovative	333,53	144,35	30,00	30,00				0,00			178,53
A2E9	Security	111,94	112,96	15,00	15,00							187,66
A2E0	Sistemi informativi	631,29	265,11	38,91	60,00				1,13		0,00	122,71
A2E1	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	1.070,37	183,27	95,71	50,00				45,71			378,98

5.3 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Nuove risorse per **36,00 milioni di euro** per lo sviluppo a fini turistici delle ferrovie minori. La grande importanza da attribuirsi al turismo a supporto dello sviluppo economico nazionale conduce ad identificare un programma specificamente rivolto alla valorizzazione delle linee ferroviarie minori in funzione della fruizione paesaggistica e dell'accessibilità ai siti di maggior interesse sotto il profilo ricettivo in coerenza con il DEF 2017.

Tab. 15 – Nuovi avvii “Valorizzazione turistica delle ferrovie minori”

RF/CP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVV/II CdP-I 2017-2021	Fondo ex art.1 commi 140-142 L. Bilancio	Decreto Finanze	Legge di Bilancio 2017 e altre fonti	FSC 2014-2020	UE (FON, PAC, CEF)	EEII e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CdP-I 2017-2021
000	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	234,71	18,71	36,00	15,00	0,00	0,00	21,00	0,00	0,00	0,00	54,71
0214	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	234,71	18,71	36,00	15,00			21,00	0,00	0,00	0,00	54,71

5.4 Valorizzazione delle reti regionali

Nuove risorse per **1.316,94 milioni di euro** per la valorizzazione delle reti regionali per dare ulteriore impulso al rilancio del TPL mediante la realizzazione anche degli interventi individuati di concerto con le Regioni nell'ambito del programma FSC 2014-2020. Ulteriori iniziative riguardano il potenziamento tecnologico di linee di bacino al fine di migliorarne l'indice di regolarità e risolvere situazioni puntuali di interferenza tra i flussi di traffico.

Tab. 16 – Nuovi avvisi “Valorizzazione delle reti regionali”

REF. CDP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVISI CDP-I 2017-2021	art. 1 commi 140-142 L. Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti stato	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CFF)	ECLE e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CDP-I 2017-2021
401	Valorizzazione delle reti regionali	7.548,56	808,25	1.316,94	685,50	0,00	-29,00	646,00	1,12	4,57	-1,63	2.375,15
NORD OVEST												
P124	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Intra-Quincinetto (veicolazione impianti e soppressione PU)	15,00	10,00	5,00	0,00			5,00				15,00
1242	Adeguamento Nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S. Zeno (ped)	250,00	0,00	10,00	10,00							10,00
1045	Raddoppio Cremona-Grimetia	50,00	0,00	1,00	1,00							1,00
P128	Upgrade infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	1.294,76	95,75	24,00	24,00							119,76
A1283	Ammodernamento infrastrutturale - per memoria	0,00	4,36	-4,36	0,00				-5,19	-3,83	4,63	0,00
P129	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo - Vercelli	8,80	29,00	-20,20	0,00		-29,00					8,80
129A	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1° fase	340,00	6,00	334,00	334,00							340,00
NORD EST												
P128	Elettificazione Trento-Bassano	60,00	1,00	59,00	0,00			59,00				60,00
P146	Raddoppio Bolzano-Merano	200,00	0,00	4,00	4,00							4,00
1272	Varante di Riga	150,00	1,00	49,00	0,00			49,00				50,00
P129	Upgrade infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	957,00	69,70	76,00	76,00							145,70
CENTRO												
P121	Potenziamento infrastrutturale linea Empoli-Siena	177,00	92,00	85,00	0,00			85,00				177,00
P147	Elettificazione Civitanova-Macerata-Albacina	110,00	1,00	39,00	0,00			39,00				40,00
1234	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola F' straccio	58,00	26,00	32,00	0,00			32,00				32,00
P210A	Elettificazione linea Reti-Aquila-Sumona opere prioritarie	442,00	0,00	16,50	16,50							16,50
P120	Upgrade infrastrutturale e tecnologico bacini centro	1.028,00	79,45	80,00	80,00							159,45
SUD OVEST												
P167	Upgrade rete ferroviaria Regione Abruzzo	51,00	31,00	20,00	20,00							51,00
P141	Elettificazione Roccaravaldina-Teramo-Campobasso 1° fase	30,00	15,00	15,00	0,00			15,00				30,00
1273	Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	230,00	0,00	230,00	0,00			230,00				230,00
1003	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia con tecnologia treno-tram	50,00	0,00	50,00	0,00							50,00
1270	Elettificazione Barietta-Casola	26,00	0,00	26,00	0,00			26,00				26,00
1274	Fermita Taranto-Nassisi	22,00	0,00	22,00	0,00			22,00				22,00
P125	Upgrade infrastrutturale e tecnologico bacini sud	1.767,00	245,98	83,00	83,00				6,53		6,53	328,98
1242	Ripristino linea Palermo-Trapani via Mili	144,00	70,00	74,00	40,00			34,00				144,00
1021A	Veicolazione Catania-Siracusa	88,00	81,00	7,00	7,00				-0,25		0,25	88,00

5.5 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane

Nuove risorse per 885,10 milioni di euro per lo sviluppo delle aree metropolitane. Gli avvisi più rilevanti si evidenziano nell'area metropolitana di Catania per l'eliminazione dell'interferenza che condiziona l'ampliamento dell'aeroporto di Catania. Prosegue il c.d. “Piano Stazioni” con le iniziative “*smart and easy station*”.

Tab. 17 – Nuovi avvisi “Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane”

REF. CDP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016)	Nuovi AVVISI CDP-I 2017-2021	art. 1 commi 140-142 L. Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti stato	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CFF)	ECLE e altro	Rimodulazioni	Opere contrattualizzate al CDP-I 2017-2021
401	Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane	12.621,15	5.764,59	895,19	119,22	0,00	0,00	357,03	112,63	17,58	-121,41	6.649,49
AREE METROPOLITANE TORINO												
1040	Operative infrastrutturali e tecnologiche nodo di Torino	564,50	49,11	18,00	13,70			5,00				107,43
AREE METROPOLITANE MILANO												
101	Coordinamento "autostazione"	140,00	0,00	1,20	1,20							1,20
1054	Operative infrastrutturali e tecnologiche nodo di Milano	1.767,11	149,65	72,00	72,00						0,00	521,61
AREE METROPOLITANE BOLOGNA												
1046	Potenziamento Porto S. Giuseppe	541,00	-201,38	41,02	41,02			1,27			1,60	642,10
1042	Operative infrastrutturali e tecnologiche nodo di Genova	153,00	1,60	19,00	20,00							21,60
AREE METROPOLITANE VENEZIA												
1075	Operative infrastrutturali e tecnologiche nodo di Venezia	341,00	86,48	29,42	10,00					15,42		127,90
AREE METROPOLITANE BILOGNA												
1122	Upgrade infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	273,00	68,50	25,00	26,00							56,40
AREE METROPOLITANE FIRENZE												
1029	Upgrade infrastrutturali e tecnologiche nodo di Firenze	437,00	123,40	100,00	100,00							203,40
AREE METROPOLITANE ROMA												
1043	Nodo di annessamento di Fregene	74,17	49,20	14,00	0,00			24,00				61,20
1049	Raddoppio Lavinio-Guidonia	1.457,72	143,17	5,00	0,00					5,00		149,17
1053	Upgrade infrastrutturali e tecnologiche nodo di Roma	1.509,21	744,03	-11,60	0,00					-21,60		722,43
1029	Riduzione Campomarzio-Jurata	60,00	60,00	10,00	0,00			15,00			15,00	60,00
AREE METROPOLITANE NAPOLI												
1114	Upgrade infrastrutturali e tecnologiche nodo di Napoli	730,12	44,12	18,00	0,00			19,00	0,00		0,00	117,12
1121	Nodo complesso di Napoli	11,00	2,40	10,60	0,00			10,60				11,00
1122	Progetto di fattibilità e realizzazione sistema Area Portuale Napoli (ex progetto F. male Napoli)	0,47	0,00	0,92	0,00			0,47				0,92
AREE METROPOLITANE CATANIA E MESSINA												
1046	Superazione nodo di Catania	861,00	16,41	219,00	0,00			219,00				251,41
1123	Raddoppio Messina-Siracusa 1° fase	126,60	127,44	1,00	5,00					0,74	0,76	126,60
AREE METROPOLITANE BARI												
1149	Superazione nodo di Bari	159,41	159,41	-15,00	0,00				15,00			144,41
1124	Nodo di Bari-Merone	491,00	491,00	0,00	0,00				144,94			491,00
1126	Nodo di Bari-San Nardo	411,00	5,36	-4,06	0,00				-3,06			2,30
AREE METROPOLITANE PALERMO												
1046	Nodo di Palermo	1.152,40	1.152,39	0,00	0,00				-1,11	-1,84	0,22	1.152,30
1136	Riduzione Palermo-Messina tratta Trapani-Castelluccio	136,00	93,80	0,00	0,00					25,17		93,80
INTERVENTI DIFFUSI PER IL POTENZIAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA												
1074_2	Pluri-Stage (Demolimento non-lapidei, upgrade sistemi di interconnessione al pubblico, tubalini e sovraccieli)	1.576,43	471,39	215,00	210,00			7,50	7,50			696,39
1111	Interventi per il miglioramento del treno a lunga percorrenza	200,00	0,00	20,00	20,00							20,00

5.6 Intermodalità: Accessibilità su ferro porti, interporti e aeroporti

Per lo sviluppo dell'integrazione modale sono state destinate nuove risorse per **700,15 milioni di euro** per avviare la fase realizzativa dei nuovi collegamenti con gli aeroporti di Venezia e Genova e per l'ulteriore potenziamento dei collegamenti ai porti e terminali.

Tab. 18 – Nuovi avvisi “Accessibilità su ferro porti e interporti”

RS CIP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVISI CdP-I 2017-2021	art.2 comma 140-142 L.Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti statai	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	EE.II e altro	Rimodulazione	Opere contrattualizzate al CdP-I 2017-2021
000	Accessibilità su ferro porti e interporti	812,71	812,71	219,76	80,69	0,00	48,89	1,850	25,00	0,00	0,00	219,76
004	Porto di Trieste	77,90	60,00	17,00				17,00				77,00
P174	Scalo merci San Lazzarola	35,00	10,00	25,00					25,00			35,00
P175	Scalo Terno Orbasiano	13,00	0,00	13,00					13,00			13,00
P176	Terminale Riva di Scivia	9,50	0,00	9,50					9,50			9,50
P178	Nodo intermodale di Brindisi	25,30	0,00	25,30					25,30			25,30
P90	Infrastrutturazione porti e terminali	825,94	86,37	129,58	80,69		48,89					219,94

Tab. 19 – Nuovi avvisi “Accessibilità su ferro aeroporti”

RS CIP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2016) riclassificata	Nuovi AVVISI CdP-I 2017-2021	art.2 comma 140-142 L.Bilancio 2017	Decreto Fiscale	Bilancio 2017 e altre fonti statai	FSC 2014-2020	UE (PON, PAC, CEF)	EE.II e altro	Rimodulazione	Opere contrattualizzate al CdP-I 2017-2021
000	Accessibilità su ferro aeroporti	417,57	1,56	481,07	47,23	0,00	0,00	0,80	4,00	1,77	0,30	417,57
P129	Collegamento aeroporto di Genova	69,60	1,50	68,00	67,20							69,60
008	Collegamento aeroporto di Venezia	425,00	14,00	411,00	407,00				4,00			415,00
012	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	1,37	1,30	2,07						1,77	0,30	1,37

5.7 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici

Nuove risorse per **5.013,54 milioni di euro** per investimenti di sviluppo delle 13 direttrici così come rappresentate nello SNIT.

Si segnala in particolare il finanziamento del PRG di Tortona, dell'ulteriore fase della Milano-Genova, della fase realizzativa del “Ripristino linea dei Bivi” e della “Giampileri-Fiumefreddo”, della “Lercara-Montemaggiore” e dell'ulteriore lotto del “Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)”.

Proseguono interventi di potenziamento della direttrice adriatica, ionica e tirrenica nord finanziati anche nell'ambito della programmazione FSC 2014-2020.



5.8 Investimenti realizzati per lotti costruttivi

Nuove risorse per **2.660,80 milioni di euro** per investimenti realizzati per lotti costruttivi.

Come noto, per gli interventi realizzati per lotti costruttivi, ai sensi dell'art. 2, comma 233, della Legge 23 dicembre 2009, n. 191, con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegna, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma.

Le risorse in questione finanziano opere con priorità programmatica, che rientrano nell'elenco delle 25 infrastrutture strategiche del XIII Allegato Infrastrutture al DEF 2016, appartenenti alle reti trans-europee di trasporto (TEN-t): con riferimento al Corridoio Reno-Alpi si segnala in particolare il finanziamento del 5° Lotto costruttivo del Terzo Valico dei Giovi; per il Mediterraneo la prosecuzione dei lavori sulla Brescia-Verona e il 5° lotto della galleria di base del Brennero.

Tab. 21 –Nuovi avvisi “Investimenti realizzati per lotti costruttivi”

# CP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata (agg.2019) riclassificata	Nuovi AVVII CdP-I 2017-2021	art.1 comma 140-142 L. Bilancio 2017	Decreto Finanze	Bilancio 2017 e altre fonti stato	FSC 2014-2020	LE (PM, PAC, CFF)	EE II,4 altro	Rimborzamenti	valore euro
												Opere contrattualizzate al CdP-I 2017-2021
9	INVESTIMENTI REALIZZATI PER I LOTTI COSTRUTTIVI	14.030,07	9.113,15	2.660,80	2.590,80	0,00	20,00	0,00	58,63	0,00	58,63	11.773,05
1141	Terzo Valico del Giovi 3° lotto	9.200,00	3.615,55	1.530,00	1.550,00							5.160,56
1142	Linea AV/AC Milano-Verona tratta Brescia-Verona	3.450,07	2.268,07	607,00	607,00							2.875,07
1143	NUOVO VALICO DEL BRENNERO - quota Italia	1.400,00	3.229,52	503,80	433,80		20,00		58,63		58,63	1.522,32

6. FOCUS PROJECT REVIEW

Linea Venezia-Trieste

I progetti “Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste: tratta Venezia – Ronchi dei Legionari” e “Nuova linea AV/AC Venezia – Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste”, inclusi nell’aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, hanno un costo complessivo di oltre 7 miliardi di Euro e sono attualmente privi di copertura finanziaria per la realizzazione delle opere.

Rfi ha studiato una soluzione di “velocizzazione” dell’attuale linea, basata su poche varianti di tracciato ed una modernizzazione tecnologica dell’intera linea, del costo stimato pari a 1,8 miliardi di Euro e atti a permettere l’eliminazione di punti singolari e tratte che condizionano il livello prestazionale complessivo della linea, con realizzazione per fasi.

Inoltre, saranno installati sistemi tecnologici di ultima generazione per la gestione e il controllo in sicurezza del traffico ferroviario, che permetteranno di migliorare le prestazioni delle imprese ferroviarie di trasporto.

Nel dettaglio, gli interventi sono così suddivisi:

- soppressione 18 passaggi a livello in Veneto
- soppressione 7 passaggi a livello in Friuli Venezia Giulia
- variante di Portogruaro
- variante di Latisana di estesa pari a 4 km incluso nuovo ponte sul Tagliamento
- variante Ponte Isonzo
- variante Ronchi-Aurisina (20 chilometri)
- adeguamenti tecnologici
- interventi infrastrutturali per incrementare il carico massimo assiale della linea, a favore del traffico merci

Detti interventi, consentiranno velocità di 200km/h con tempi di percorrenza di 65’ sulla relazione Venezia – Trieste (contro una spesa di 7,5 miliardi di euro e tempi di percorrenza di 55’).

Il progetto “Potenziamento Venezia – Trieste” è incluso nel Contratto di Programma fra RFI e il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, con un costo complessivo di 1.800 milioni Euro, dei quali 150 milioni di Euro disponibili per la progettazione degli interventi e la realizzazione di una prima fase degli stessi.

Asse Roma – Reggio Calabria

Con il coordinamento della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è in corso di elaborazione una project review per il potenziamento delle principali relazioni dell’Italia meridionale, fra cui l’itinerario Roma – Reggio Calabria. Tale studio prende in considerazione e confronta soluzioni alternative, incluse quelle proposte da RFI e già inserite nel CdP-I, con l’obiettivo

di favorire lo sviluppo economico delle aree attraversate, minimizzando l'impatto ambientale e con tempi di percorrenza inferiori rispetto agli attuali (5h 12") a costi minori.

Allo stato attuale è in corso un primo studio MIT-RFI per definire scenari e alternative per la definizione delle migliori soluzioni per il progetto di corridoio.

Ad oggi sono stati definiti n.6 scenari con costi stimati da un massimo di 25 Miliardi di Euro, con tempi di percorrenza pari a circa 3 ore e mezza, ad un minimo di 6 Miliardi di Euro, con tempi di percorrenza pari a circa 4 ore.

A valle di questa attività sarà redatto un progetto di fattibilità per la scelta dello scenario ottimale.

7. LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato una nuova stagione delle politiche infrastrutturali, incentrata su due pilastri: la rinnovata centralità della pianificazione strategica e la valutazione ex-ante delle opere.

Tale impianto vede il suo fondamento normativo nel nuovo Codice degli Appalti (d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50), che ha individuato nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e nel Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) gli strumenti per la pianificazione e la programmazione e per la progettazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese.

Le “Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche” costituiscono l’elemento cardine per un nuovo approccio alla programmazione infrastrutturale incentrato sulla valutazione rigorosa degli investimenti pubblici.

Per garantire allo stesso tempo continuità rispetto agli impegni assunti in passato, soprattutto nei casi in cui abbiano dato origine a obbligazioni giuridiche vincolanti per l’amministrazione, oppure quando si tratta di opere già in corso di realizzazione, sono stati individuati alcuni criteri per identificare le priorità d’investimento nel primo DPP. Questo periodo transitorio è stato previsto per poter dare concreta e immediata attuazione alle innovazioni proposte.

In attesa dell’emanazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) e tenuto conto della gestione della fase transitoria prevista dalle “Linee Guida per la valutazione delle Opere Pubbliche”, già l’Allegato al DEF 2017 “Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”, per quanto attiene al settore ferroviario, specifica che *“il quadro strategico trova una prima articolazione operativa in relazione agli investimenti inseriti nel Contratto di Programma di RFI e consente di definire un insieme di programmi e di interventi da considerare, a seconda dei casi: invariante, soggetti a project review, ovvero a progetto di fattibilità, da sottoporre a rigorose valutazioni di carattere tecnico-economico ed ambientale”*. Lo stesso DEF riporta, quindi, la classificazione dei programmi e gli interventi prioritari, ivi compresi quelli ferroviari, nell’Appendice 1 – Programmi di interventi e nell’Appendice 2 – Interventi.

Pertanto, in coerenza a quanto riportato nel DEF 2017 e nelle citate Linee Guida, nelle tabelle del Contratto è stata inserita un’apposita colonna “Classe DPP”, nella quale gli interventi sono stati classificati come: invariante, in project review o in progetto di fattibilità.

Sempre in attuazione delle “Linee guida del Ministero delle infrastrutture e trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche”, per i nuovi investimenti programmati ma non ancora finanziati, o finanziati solo per la progettazione, è prevista una applicazione rigorosa, e necessariamente graduale, delle metodologie previste dalle Linee Guida stesse ed, in particolare, della “valutazione ex ante” degli investimenti.

Al riguardo il Contratto, all’art. 4, tra gli obblighi del Gestore, prevede (a regime) l’invio al Ministero, entro il mese di settembre di ciascun anno, per la predisposizione e l’aggiornamento annuale del DPP e il dimensionamento delle risorse da iscrivere nella futura Legge di Bilancio, i seguenti documenti:

- (i) schede informative con gli elementi e le informazioni ritenuti utili per le valutazioni di ammissibilità a finanziamento dei progetti\programmi definiti “invarianti” o in “project review” nell’Allegato al

DEF 2017 “Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture” in considerazione del regime “transitorio” previsto nelle “Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche”,

- (ii) studi di pre-fattibilità per i nuovi investimenti per i quali si intende richiedere il finanziamento per l’avvio del progetto di fattibilità,
- (iii) dossier di valutazione “ex ante” per i nuovi investimenti che necessitano del finanziamento per le ulteriori fasi progettuali e/o realizzative nonché l’eventuale aggiornamento del dossier a seguito dell’esito degli approfondimenti progettuali o nuove esigenze che comportino ulteriori necessità finanziarie.

Il dossier di valutazione ex ante, come definito all’art. 2 del Contratto, è il documento che viene elaborato con la prima fase del Progetto di Fattibilità ed aggiornato dopo gli esiti delle successive fasi di progettazione:

- (i) finalizzato a supportare la valutazione ex ante per il finanziamento della realizzazione del programma o progetto di investimento opportunamente strutturato nei contenuti, coerente con le “Linee guida del Ministero delle infrastrutture e trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche” in funzione della complessità e della tipologia dell’investimento, a verificare la redditività e a quantificare i costi ed i tempi di realizzazione, nonché a dare evidenza dei costi differenziali di gestione derivanti sia dalla messa in esercizio delle opere realizzate sia dall’opzione di non procedere all’investimento,
- (ii) integrato da un’analisi costi/benefici o costi/efficacia che valuti gli impatti in termini di sostenibilità economica, ambientale e sociale derivanti dalla diversione modale generata dal progetto.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Enrico Maria Pujia)



Tenuto conto che l'Associazione di rappresentanza non ha a tutt'oggi fornito i nominativi dei professionisti disposti ad assumere l'incarico di commissario liquidatore della società cooperativa in questione, il nominativo del professionista cui affidare tale incarico è stato estratto attraverso un sistema informatico, a cura della competente Direzione generale, da un elenco selezionato su base regionale e in considerazione delle dichiarazioni di disponibilità all'assunzione dell'incarico presentate dai professionisti interessati, ai sensi della nota in data 25 giugno 2015, contenente «Aggiornamento della banca dati dei professionisti interessati alla attribuzione di incarichi ex articoli 2545-*sexiesdecies*, 2545-*septiesdecies*, secondo comma e 2545-*octiesdecies* codice civile» pubblicata sul sito internet del Ministero;

Decreta:

Art. 1.

La società cooperativa «Edilcoop Salentina - società cooperativa edilizia per azioni» con sede in Lecce, (codice fiscale n. 00560800757), è sciolta per atto d'autorità ai sensi dell'art. 2545-*septiesdecies* del codice civile.

Art. 2.

Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore l'avv. Fernando Greco, nato a Roma il 1° dicembre 1968 (codice fiscale GRCFNN68T01H501C), domiciliato in Lecce, piazza Mazzini n. 64.

Art. 3.

Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto ministeriale del 3 novembre 2016.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Avverso il presente provvedimento è possibile proporre ricorso amministrativo al Tribunale amministrativo regionale ovvero straordinario al Presidente della Repubblica nei termini e presupposti di legge.

Roma, 30 marzo 2018

p. Il direttore generale: MOLETI

18A02501

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

AVVOCATURA GENERALE DELLO STATO

DECRETO 29 marzo 2018.

Elezioni dei componenti del Consiglio degli Avvocati e dei Procuratori dello Stato.

L'AVVOCATO GENERALE DELLO STATO

Visto il D.A.G. in data 4 giugno 2015 con il quale sono stati nominati per un triennio dal 28 giugno 2015 i componenti del Consiglio degli avvocati e procuratori dello Stato;

Ritenuto che il 27 giugno 2018 scade la durata in carica degli attuali componenti elettivi in seno al suddetto Consiglio;

Considerato che occorre conseguentemente procedere all'indizione di nuove elezioni per la nomina dei componenti elettivi per il prossimo triennio;

Vista la legge 3 aprile 1979, n. 103 ed in particolare gli articoli 21 e 22,

Decreta:

Sono indette le elezioni per la nomina dei componenti del Consiglio degli avvocati e procuratori dello Stato di cui alla lettera *d*) dell'art. 21 della legge 3 aprile 1979, n. 103.

Le elezioni avranno luogo il giorno 20 maggio 2018 in Roma, presso la sede dell'Avvocatura generale dello Stato, dalle ore 9,00 alle ore 21,00.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica e nel Bollettino Ufficiale della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Roma, 29 marzo 2018

L'avvocato generale: MASSELLA DUCCI TERI

18A02427

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 7 agosto 2017.

Contratto di programma 2017 - 2021 parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. - Parere ai sensi della legge n. 238/1993. (Delibera n. 66/2017).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 14 luglio 1993, n. 238, contenente disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A. (FS S.p.A.), che prevede, tra l'altro, il preventivo parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), istituito con legge 4 giugno 1991, n. 186, art. 2, comma 1;



Visto l'atto di concessione a Ferrovie dello Stato (FS) S.p.A. di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n. 138T, avente scadenza al 31 ottobre 2060, e s.m.i.;

Visto lo statuto di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (da ora in avanti «RFI S.p.A.»), società che, a seguito della scissione parziale di FS S.p.A., è subentrata a tutti gli effetti a FS S.p.A. medesima nei rapporti in essere per quanto riguarda il citato atto di concessione e il relativo contratto di programma;

Visto l'art. 3, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, che ha disciplinato le funzioni dei Comitati soppressi ai sensi dell'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, tra i quali è ricompreso il CIPET, trasferendo a questo Comitato una parte delle competenze dello stesso, tra cui, alla lettera c), la valutazione dei piani e programmi che prevedano interventi incidenti sul settore dei trasporti;

Considerato che tali attribuzioni sono state, peraltro, fatte salve dall'art. 37, comma 6-ter del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che istituendo l'Autorità di regolazione dei trasporti espressamente stabilisce che «restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma»;

Visto il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, «Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)», che abroga il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e che prevede, nel quadro di una più ampia regolazione dei rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura, che i rapporti tra RFI S.p.A. e lo Stato italiano siano regolati da un atto di concessione e da uno o più «contratti di programma»;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Visto il «Nuovo piano dei trasporti e della logistica», sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001 (*Gazzetta Ufficiale* n. 54/2001) e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, (*Gazzetta Ufficiale* n. 3/2015 S.O.), con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'11° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013 che include il «Programma delle infrastrutture strategiche» vigente;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha approvato i progetti preliminari o definitivi delle infrastrutture strategiche incluse nei contratti di programma tra Mini-

sterio delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. e/o ha assegnato risorse alle medesime infrastrutture, nell'ambito del citato Programma delle infrastrutture strategiche;

Visto il «Contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti - tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A.», sottoscritto in data 8 agosto 2014 e approvato, ai sensi dell'art. 1, comma 10, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 «Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive» (c.d. «Sblocca Italia»), convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 158 del 18 maggio 2015, registrato alla Corte dei conti in data 16 giugno 2015, e integrato dall'Aggiornamento 2015, sul quale questo comitato si è espresso con delibera 23 dicembre 2015, n. 112 (*Gazzetta Ufficiale* n. 98/2016), e dall'Aggiornamento 2016, sul quale questo Comitato si è espresso con parere del 10 agosto 2016, approvato ai sensi dell'art. 10, comma 1, del decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193, convertito dalla legge 1° dicembre 2016, n. 225, e sottoscritto in data 22 febbraio 2017;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, «Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture» (c.d. nuovo Codice dei contratti pubblici) e s.m.i. che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 («Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE») e s.m.i. e che, con riferimento alla programmazione infrastrutturale, ha individuato i due seguenti strumenti di pianificazione e programmazione:

il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) che contiene le linee strategiche delle politiche per la mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese;

il Documento pluriennale di pianificazione (DPP) che, oltre a quanto stabilito dal comma 2, dell'art. 2 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, e s.m.i., contiene gli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL;

Vista la delibera 1° dicembre 2016, n. 68 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2017) con la quale questo Comitato ha preso atto del contenuto delle «Linee guida del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche» (da ora in avanti «Linee guida per la valutazione delle opere pubbliche») redatte ai sensi dell'art. 8, comma 4, del citato decreto legislativo n. 228/2011, che definiscono - tra l'altro - la procedura semplificata da adottare per la gestione della «fase transitoria» fino al primo DPP;



Vista la legge 11 dicembre 2016, n. 232, «Bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019 (c.d. legge di bilancio 2017) e visti in particolare:

l'art. 1 comma 140, con il quale «nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un apposito fondo da ripartire, con una dotazione di 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, di 3.150 milioni di euro per l'anno 2018, di 3.500 milioni di euro per l'anno 2019 e di 3.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032, per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, anche al fine di pervenire alla soluzione delle questioni oggetto di procedure di infrazione da parte dell'Unione europea, in vari settori di spesa tra i quali a) trasporti, viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie;

l'art. 1, comma 591, con il quale «è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2017, di 32 milioni di euro per l'anno 2018 e di 42 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2022, quale contributo al nuovo contratto di programma - Parte investimenti 2017-2021 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa, con destinazione al finanziamento della nuova linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella»;

Visti i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri n. 421 del 29 maggio 2017 e del 21 luglio 2017, quest'ultimo in corso di registrazione, di ripartizione del sopra citato Fondo di cui all'art. 1, comma 140, della legge n. 232/2016 (da ora in avanti «Fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale»);

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», che all'art. 11 dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Visto l'art. n. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163/2006, e visto in particolare il comma 3 dello stesso articolo, così come attuato con delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15 (*Gazzetta Ufficiale* n. 155/2015), che aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45 (*Gazzetta Ufficiale* n. 234/2011, errata corrige *Gazzetta Ufficiale* n. 281/2011);

Visto il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO);

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62 (*Gazzetta Ufficiale* n. 271/2015), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità precedentemente licenziato dal CCASGO nella seduta del 13 aprile 2015;

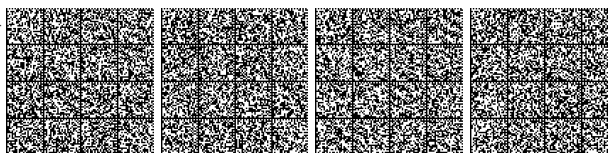
Vista la proposta di cui alla nota 7 luglio 2017, n. 27243, con la quale il MIT ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato del Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra Ministero stesso e RFI S.p.A. (da ora in avanti anche «Contratto»), trasmettendo la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 25 luglio 2017, n. 4466, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso l'appendice n. 5 della relazione informativa di RFI S.p.A., non inclusa nella precedente trasmissione del 7 luglio 2017;

Vista la nota 2 agosto 2017, n. 4648, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale (DG) per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie - ha trasmesso nuovamente la documentazione concernente il contratto di programma in esame, integrata sulla base delle indicazioni del Ministero dell'economia e delle finanze - Ragioneria generale dello Stato - emerse in corso di istruttoria;

Preso atto dei contenuti dello schema di Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., della relazione informativa di RFI S.p.A. e relativi allegati e schede illustrative e in particolare:

che la struttura del Contratto, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale, contiene alcuni elementi di novità introdotti per rispondere alle



raccomandazioni di questo Comitato formulate con il parere del 10 agosto 2016 trasmesso al MIT con protocollo DIPE n. 5134 dell'11 novembre 2016, per allinearsi con quanto emerso nell'Allegato infrastrutture al DEF 2016 e nell'Allegato al DEF 2017 «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture», nonché per rendere coerente l'atto con quanto indicato nelle citate Linee guida;

che con riferimento alle raccomandazioni di questo Comitato la relazione informativa di RFI S.p.A. dà conto analiticamente della ottemperanza alle singole raccomandazioni rinviando anche alle apposite appendici;

che sempre con riferimento alle raccomandazioni di questo Comitato e in coerenza con il nuovo processo di pianificazione degli investimenti pubblici definito nelle richiamate Linee guida per la valutazione delle opere pubbliche il piano degli investimenti in corso e programmatici è stato articolato in quattro sezioni distinte:

sezione 1 «Opere in corso finanziate», riferita a opere dotate di integrale copertura finanziaria, grazie anche ai finanziamenti allocati nel Contratto (in prevalenza interventi in corso di esecuzione);

sezione 2 «Fabbisogni finanziari nel 2018-2021», riferita a programmi o progetti con fabbisogni finanziari nel periodo di vigenza del Contratto (in prevalenza interventi ritenuti prioritari);

sezione 3 «Fabbisogni finanziari 2022-2026», riferita alle opere da finanziare nel successivo quinquennio (in prevalenza opere in progettazione);

sezione 4 «Fabbisogni finanziari oltre il piano», riferita a opere da avviare oltre il 2026 (in prevalenza opere in programma);

che gli investimenti compresi nelle tabelle A «investimenti in corso e programmatici» e B «investimenti da realizzare per lotti costruttivi» sono stati riclassificati alla luce del contesto di riferimento e sono stati presentati con due criteri differenti, *i*) per *status* attuativo e finanziario, in funzione della natura dell'intervento (progetto o programma), della copertura finanziaria (integralmente finanziato, finanziato solo per la progettazione, da avviare) e della priorità dei fabbisogni finanziari e *ii*) per classi tipologiche di destinazione (progetti specifici per il settore finanziario, programmi trasversali su più modalità di trasporto e interventi sulle 13 direttrici ferroviarie di interesse nazionale individuate nel Sistema nazionale integrato dei trasporti ferroviari (SNIT-F), in coerenza con l'emanando Documento pluriennale di pianificazione (DPP) e con il documento propedeutico al DPP «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture»;

che anche l'articolato presenta alcune novità:

aggiornamento degli obblighi del Gestore (art. 4): è previsto l'invio al Ministero ogni anno entro il mese di settembre di documenti utili alla predisposizione dell'aggiornamento annuale del DPP e al dimensionamento delle risorse da iscrivere nella legge di bilancio;

all'art. 5 modifica delle righe della Tavola 2 «prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa tabelle A e B» sulla base dell'aggiornamento dei capitoli di spesa e di atti normativi che hanno disposto il trasferi-

mento di risorse tra capitoli di pertinenza e ridefinizione delle modalità di trasferimento, rendicontazione e certificazione delle risorse finanziarie;

anticipazione al mese di aprile delle tempistiche di comunicazione degli indicatori di performance al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e revisione del meccanismo delle penali (art. 8);

che il portafoglio contrattuale finanziato del Contratto per il 2017-2021 è pari a 65,958 miliardi di euro di euro;

che la dimensione finanziaria complessiva del Contratto, considerando anche la parte da finanziare, anche oltre il 2026, è di 202,469 miliardi di euro;

che di seguito si riporta un prospetto di sintesi sull'evoluzione della dimensione finanziaria del Contratto in esame rispetto all'Aggiornamento 2016 del Contratto di programma 2012-2016:

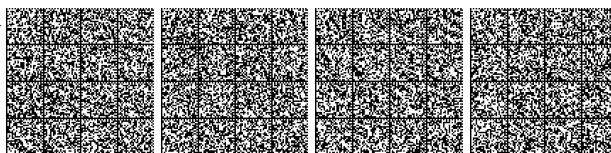
Dimensione finanziaria contratto di programma - confronto del 2017-2021 con l'aggiornamento 2016 del 2012-2016 (in milioni di euro)

Aggiornamento 2016 del Contratto di programma 2012-2016		Contratto di programma 2017-2021	
parte finanziata		parte finanziata	
rete convenzionale	34.313	rete convenzionale	44.971
TO-MI-NA	4.726	TO-MI-NA	4.727
	13.659		16.261
lotti costruttivi		lotti costruttivi	
totale opere in corso 2012-2016	52.699	totale opere in corso 2017-21	65.958
opere ultimate	60.668	opere ultimate	60.668
totale parte finanziata	113.367	totale parte finanziata	126.626

che l'evoluzione del portafoglio contrattuale finanziato rispetto all'Aggiornamento 2016 del Contratto di programma 2012-2016 tiene conto delle variazioni in aumento (13.925 milioni di euro) e in diminuzione (666 milioni di euro) sopra riportate, nonché del valore delle ulteriori opere ultimate, pari a 29,872 miliardi di euro, che, in aggiunta alle quelle già ultimate per 30,797 miliardi, porta a 60,668 miliardi il valore complessivo cumulato delle opere ultimate riportate nel contratto 2017-2021;

che, in particolare, le ulteriori opere ultimate sono riferite a interventi conclusi, di cui 2.599 milioni di euro riferiti a investimenti sulla Rete convenzionale e 27.274 milioni di euro riferiti a investimenti sulla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli, investimenti in realtà conclusi da tempo ma soltanto ora indicati tra le opere ultimate;

che l'apporto netto di nuove risorse da allocare nel Contratto è pari a 13.259 milioni di euro, con nuovi finanziamenti lordi per 13.925 milioni di euro e riduzioni per 666 milioni di euro;



che il Contratto tiene conto, rispetto al vigente contratto, delle modificazioni intervenute alle risorse finanziarie e in particolare:

ad una variazione lorda in aumento pari complessivamente a circa 13.925 milioni di euro relativa a ulteriori risorse finanziarie stanziare dalle seguenti fonti:

9.860 milioni di euro quale quota del Fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale, ai sensi dei citati decreti del Presidente del Consiglio dei ministri n. 421 del 29 maggio 2017 e 21 luglio 2017, quest'ultimo in corso di registrazione;

2.289 milioni di euro a valere sul «Fondo sviluppo e coesione 2014-2020» di cui alle delibere 10 agosto 2016 n. 25 (*Gazzetta Ufficiale* n. 266/2016) e n. 26 (*Gazzetta Ufficiale* n. 267/2016) ed a seguito della seduta di questo Comitato del 1° dicembre 2016, così ripartiti:

1.858,4 mln di euro relativi alla «Cabina di Regia»;

430,4 mln di euro relativi ai c.d. «Patti Sud»;

720 milioni di euro recati dal decreto n. 193/2016, di cui 320 milioni di euro per l'anno 2016, anche per la sicurezza e l'efficientamento della rete ferroviaria e 400 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento di interventi relativi alla «Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge»;

477 milioni di euro circa a valere dei programmi PON 2007-2013 e 2014-2020;

210 milioni di euro recati dall'art. 1 comma 591 della legge di bilancio 2017 per il finanziamento della nuova linea ferroviaria Ferrandina - Matera La Martella;

141 milioni di euro derivanti dal «Piano di azione e coesione complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020» approvato con delibera di questo Comitato 1° dicembre 2016, n. 58;

70 milioni di euro quale riassegnazione dei fondi, originariamente attribuiti in via programmatica dalla delibera di questo Comitato 17 luglio 2013 n. 40 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2014) concernente l'assegnazione di risorse di cui all'art. 7-ter del decreto-legge n. 43/2013, c.d. «Emergenze ambientali» all'intervento «Circonvalazione di Trento»;

59 milioni di euro di risorse derivanti dalla stipula di nuove convenzioni o protocolli di Intesa con gli Enti locali ed altro;

50 milioni di euro di risorse derivanti dal programma Connecting europe facility (CEF) 2014-2020, call 2015;

49 milioni di euro trasferiti al Gestore ai sensi dell'art. 47-bis, comma 6, della legge di conversione n. 96 del 21 giugno 2017 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante «disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo»;

una variazione in diminuzione per un importo complessivo pari a circa 666 milioni di euro così ripartiti:

375 milioni di euro quale definanziamento a valere sul capitolo di bilancio del Ministero dell'economia e delle finanze 7122/p.g. 2 destinato agli investimenti ferroviari ai sensi della legge di bilancio 2017;

40 milioni di euro quale definanziamento operato in applicazione del decreto, in corso di perfezionamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, attuativo dell'art. 1, comma 338 della legge n. 208/2015 (legge di stabilità 2016);

85 milioni di euro di riduzione alle risorse previste per il PON-T 2000-2006 effettuato dalla Commissione in sede di chiusura della programmazione FESR 2000-2006;

62 milioni di euro di riduzioni di risorse UE per il ciclo di programmazione 2007-2013, per chiusura delle decisioni UE con un valore inferiore rispetto a quanto assegnato;

40 milioni di euro a seguito della riprogrammazione del Piano di azione e coesione «Salvaguardia» del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di cui alla nota n. 0007399 del 28 luglio 2016;

29 milioni di euro di riduzioni di risorse assegnate ai sensi del decreto-legge n. 133/2014 in favore dell'intervento «Messa in sicurezza Cuneo-Ventimiglia», in quanto il contributo vede come beneficiario la regione Piemonte e non RFI S.p.A.;

20 milioni di euro di riduzioni apportate dal decreto-legge n. 50/2017 il quale all'art. 47, comma 10, dispone la riduzione di 20 milioni di euro (per il 2018) delle risorse già assegnate ad RFI S.p.A. a valere sul decreto-legge n. 193/2016 (decreto legge fiscale) da destinare alle imprese ferroviarie per il rinnovo dei sistemi frenanti;

7 milioni di euro quale ridestinazione di risorse già contrattualizzate nel Contratto di programma parte investimenti 2012-2016 a favore del Contratto di programma parte servizi 2016-2021, a seguito del definanziamento operato sul capitolo 7514 (di pertinenza contratto di programma - parte servizi) di cui all'art. 32 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, ai sensi della delibera n. 36/2016 (*Gazzetta Ufficiale* n. 35/2017); tali risorse saranno oggetto di contrattualizzazione con il primo aggiornamento utile del contratto di programma - parte servizi 2016-2021;

7 milioni di euro di riduzione di risorse derivanti da Convenzioni con Enti locali e dagli esiti della chiusura del ciclo di programmazione POR 2007-2013;

una variazione a saldo zero, per un importo pari a 680 milioni di euro, che ha riguardato in parte trasferimenti di risorse per far fronte a fabbisogni prioritari;

che le nuove risorse nette messe a disposizione di RFI S.p.A. sono state così allocate:

Allocazione delle nuove risorse per classe tipologica di destinazione (milioni di euro)

Tabella	Tipologia interventi	nuove risorse 2017
A01	Sicurezza e adeguamenti a obblighi di legge	1.958
A02	Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	688
A03	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	36



A04	Valorizzazione delle reti regionali	1.316
A05	Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane	885
A06	Accessibilità su ferro porti e interporti	219
A07	Accessibilità su ferro aeroporti	481
A08	Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici	5.015
B	Investimenti realizzati per lotti costruttivi	2.661
Totale		13.259

che le nuove risorse nette risultano concentrate sugli interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale (38% sul totale delle nuove risorse) e sugli investimenti realizzati per lotti costruttivi (20% sul totale delle nuove risorse), investimenti peraltro prioritari per legge;

che il fabbisogno residuo da finanziare è pari a 136.512 milioni di euro, di cui 35.450 milioni di euro nel periodo di validità del Contratto (2018-2021), 42.053 milioni di euro nel periodo 2022-2026 (prossimo contratto di programma) e 59.009 milioni di euro oltre il 2026;

che RFI S.p.A. riferisce in merito alle attività di revisione progettuale della Linea Venezia-Trieste, per la quale è ipotizzata una soluzione di «velocizzazione» dell'attuale linea basata su poche varianti di tracciato ed una modernizzazione tecnologica dell'intera linea del costo stimato di 1,8 miliardi di euro contro i 7 miliardi di euro previsti per la nuova linea AV/AC, e dell'Asse Roma-Reggio Calabria, per il quale sono allo studio soluzioni alternative che consentano di favorire lo sviluppo economico delle aree attraversate minimizzando l'impatto ambientale e con tempi di percorrenza inferiori agli attuali e a costi minori;

Considerato che il Contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A. in data 31 dicembre 2016 è giunto alla sua naturale scadenza ma che, al fine di evitare la *vacatio* nei rapporti tra lo Stato e il Gestore dell'infrastruttura; è tuttora vigente ai sensi dell'art. 3 del medesimo contratto;

Considerato che il Comitato è chiamato ad esprimere il proprio parere, con osservazioni e raccomandazioni, sullo schema di contratto tra la società RFI S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in base all'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 7 agosto 2017, n. 4048, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Esprime parere favorevole sullo schema di «Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti» tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A. nella stesura esaminata nell'odierna seduta.

Delibera:

1. L'efficacia della delibera è condizionata al perfezionamento del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di ripartizione del Fondo di cui all'art. 1, comma 140, della legge n. 232/2016 (legge di bilancio 2017). Eventuali variazioni del finanziamento destinato al Contratto di programma oggetto della presente delibera a valere sul predetto Fondo, rispetto alle previsioni contrattuali, comporteranno l'aggiornamento delle tabelle del Contratto e dovranno essere recepite nel primo aggiornamento utile del Contratto medesimo.

2. In sede di aggiornamento del Contratto, dovranno essere recepite le riduzioni, il cui decreto è in corso di predisposizione, apportate alle assegnazioni disposte in favore di RFI S.p.A. con i decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 498 del 2014 e n. 82 del 2015.

3. Con riferimento alla Tavola 2 «Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa tabelle A e B», le somme impegnate in favore di RFI S.p.A. e cadute in perenzione, che riguardano in particolare il capitolo 7122/p.g. 1 e il capitolo 7123 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, potranno essere reiscritte in bilancio previa apposita richiesta dell'Amministrazione. Si segnala che alle righe 30 e 32 va espunto l'importo di 100 milioni sull'annualità 2021, posto che l'ultima annualità del contributo quindicennale ivi indicato è il 2020.

4. Si raccomanda che al testo del contratto siano apportate le seguenti modifiche:

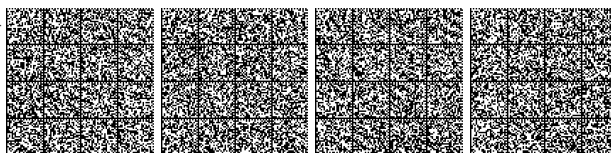
art. 1, comma 5: inserire alla fine del primo periodo, dopo le parole «coperture finanziarie» il seguente periodo: «Il Gestore dà altresì conto di eventuali impatti dei predetti interventi sul programma di manutenzione straordinaria previsto nel contratto "parte servizi" tra RFI S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e trasporti»;

art. 3, comma 1: riformulare il primo periodo come segue: «La validità del presente Contratto decorre dalla sottoscrizione e la relativa scadenza è fissata al 31 dicembre 2021. Alla scadenza, nelle more della sottoscrizione del successivo Contratto, la Società si impegna, su richiesta del Ministero da presentarsi tempestivamente e, in ogni caso, almeno dodici mesi antecedenti la scadenza, a proseguire nella realizzazione degli investimenti ai medesimi patti e condizioni del presente Contratto, per un congruo periodo di tempo, comunque non superiore a dodici mesi»;

art. 5, comma 3: alla fine del primo periodo inserire «Il Gestore documenta inoltre l'aggiornamento del costo degli interventi che evidenzia gli eventuali ribassi d'asta definiti»;

art. 6, comma 2: alla fine dell'articolo correggere il riferimento normativo in «art. 47 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50»;

art. 8: si raccomanda di definire quanto prima indicatori idonei a valutare la performance con riferimento a categorie di intervento di cui alle tabelle A01 «Sicurezza e adeguamento ad obblighi di legge» e A02 «Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento», oltre a definire



parametri di valutazione anche sull'attività svolta dalla Società nelle diverse fasi di progettazione delle opere programmate;

art. 10, comma 2: eliminare il comma, riposizionandolo nell'art. 4, comma 2, a seguire la lettera i), riformulandolo;

introdurre l'impegno di RFI S.p.A. a collaborare con il DIPE per caratterizzare i CUP relativi agli interventi di interesse con specifici TAG, provvedendo anche ad inserire nella banca dati BDAP tutti i dati aggiornati delle opere.

5. Per assolvere la funzione di quadro di riferimento per la selezione degli interventi da inserire nel DPP, in sede di aggiornamento del Contratto, i nuovi investimenti programmati ma non ancora finanziati, o finanziati solo per la progettazione, dovranno essere corredati da appositi dossier di valutazione *ex ante* integrati da un'analisi costi/benefici.

6. In relazione alle schede dei singoli interventi del Contratto di programma 2017-2021, è necessario che, a partire dal prossimo aggiornamento contrattuale, siano inserite delle parti descrittive sia del territorio dove si realizza l'opera (ad esempio orografia, viadotti, gallerie etc.) che del tipo di opera (ad esempio, nuova linea, miglioramento delle prestazioni, etc.), corredate di quadri economici e, per i nuovi interventi, di dossier di valutazione *ex ante*, con particolare riferimento all'analisi costi/benefici.

7. Si raccomanda di sottoporre con urgenza all'esame di questo Comitato, come già richiesto con la delibera n. 112/2015 e con il parere del 10 agosto 2016, la variante al progetto definitivo del «Potenziamento infrastrutturale Genova Voltri - Genova Brignole», già approvato con delibera 29 marzo 2006, n. 85 (*Gazzetta Ufficiale* n. 221/2006).

8. Il Ministero dovrà informare questo Comitato in merito alla destinazione definitiva di parte delle risorse derivanti dal «Piano di azione e coesione (PAC) complementare al PON Infrastrutture e reti 2014-2020», approvato con delibera n. 58/2016, e provvisoriamente appostate sul Fondo salvaguardia in attesa di chiarimenti da parte dei Ministeri competenti.

9. Nelle relazioni istruttorie relative ai prossimi contratti di programma, il Ministero delle infrastrutture inserirà delle tabelle riepilogative sulla distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate.

10. Si raccomanda di elevare il limite massimo annuale delle penali di cui all'art. 8, comma 6, portandolo ad un livello più incentivante per l'azienda.

11. Si raccomanda che gli importi delle tabelle e delle tavole di sintesi siano riportati in milioni di euro con l'aggiunta di due decimali dopo la virgola.

12. Con riferimento all'Appendice n. 3 si prende atto delle relazioni tecnico-economiche relative agli interventi del Programma delle infrastrutture strategiche incluse nel Contratto che hanno riportato variazioni di costo o di risorse. In esito al processo di *project review* questo Comitato dovrà deliberare in merito alle variazioni di costo e di copertura finanziaria delle opere che risulteranno incluse

nell'elenco delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese di cui all'art. 201 comma 3 del decreto legislativo n. 50/2016.

13. Il provvedimento di approvazione del Contratto dovrà essere trasmesso a questo Comitato una volta perfezionato.

14. Si raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di trasmettere l'ultimo aggiornamento disponibile della relazione di RFI S.p.A. sullo stato di attuazione degli investimenti, con un quadro costo a vita intera/disponibilità relativo a tutti gli investimenti inclusi nel Contratto, siano essi finanziati e/o finanziariamente programmati.

Roma, 7 agosto 2017

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il Segretario: LOTTI

Registrata alla Corte dei conti il 23 marzo 2018

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 260

18A02537

ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI

PROVVEDIMENTO 27 marzo 2018.

Criteri e modalità per la determinazione da parte delle imprese di assicurazione degli sconti obbligatori di cui all'articolo 132-ter, commi 2 e 4, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 - Codice delle assicurazioni private - modificato dal decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 74 e dalla legge 4 agosto 2017, n. 124 - nell'ambito dell'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore - Lista delle province a maggiore tasso di sinistrosità di cui all'articolo 132-ter, comma 3, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 - Codice delle assicurazioni private - modificato dal decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 74 e dalla legge 4 agosto 2017, n. 124. (Regolamento n. 37).

L'ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI

Vista la legge 12 agosto 1982, n. 576 e successive modificazioni ed integrazioni, concernente la riforma della vigilanza sulle assicurazioni;

Visto l'art. 13 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con legge 7 agosto 2012, n. 135, concernente disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini e recante l'istituzione dell'IVASS;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 12 dicembre 2012, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 303 del 31 dicembre 2012, che ha approvato lo Statuto dell'IVASS, entrato in vigore il 1° gennaio 2013;

Visto il regolamento di organizzazione dell'IVASS ed il relativo organigramma, approvati dal Consiglio dell'Istituto con delibere n. 46 del 24 aprile 2013, n. 63

